

# トラック運転者の労働時間等に係る実態調査事業

## 報告書

令和4年1月  
有限責任監査法人トーマツ



# 目次

第1章 調査の概要	1
1. 背景・目的	1
2. 調査方法	1
(1) アンケート調査	1
3. 調査対象	3
(1) 対象	3
(2) アンケート調査回収状況	3
(3) 報告書の構成	3
(4) 調査事項	4
(5) 調査対象期間の考え方	4
第2章 調査結果（令和3年度調査）	6
1. 回答者の属性	6
(1) 事業者	6
(2) 自動車運転者	11
2. 拘束時間等に関する状況	15
(1) 1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間	15
(2) 1日の拘束時間を延長した回数	23
(3) 1日の休息期間	28
(4) 1か月の拘束時間	32
(5) 1年間の拘束時間	40
(6) 1運行の運転時間	43
(7) 2週間を平均した1週当たりの運転時間	48
(8) 連続運転時間	53
(9) 1日の時間外労働時間	60
(10) 1か月の時間外労働時間	65

(11) 1か月の法定休日労働の回数 .....	70
(12) 1か月の法定休日労働の時間 .....	75
(13) 1日の休憩時間 .....	80
3. 新型コロナウイルス感染症の影響により生じた拘束時間等の変化 ..	85
4. 特例等に関する状況.....	87
5. 改善基準告示について問題と感ずる事項.....	89
6. 改善基準告示を遵守することが難しい理由.....	112
7. 需要があるにもかかわらず拘束時間の規制があるために働けないという経験 .	113
8. 収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいと考えるか .	114
9. 運転業務の疲労度に影響があると思う事項.....	115
10. 自動車運転者の過労防止のために改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項 .	116
第3章 調査結果（令和2年度調査と令和3年度調査の比較） .....	118
1. 回答者の属性.....	118
(1) 事業者 .....	118
(2) 自動車運転者 .....	125
2. 拘束時間等に関する状況.....	131
(1) 1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間 .....	131
(2) 1日の拘束時間を延長した回数 .....	142
(3) 1日の休息期間 .....	147
(4) 1か月の拘束時間 .....	153
(5) 1年間の拘束時間 .....	162
(6) 1運行の運転時間 .....	167
(7) 連続運転時間 .....	172
(8) 1か月の法定休日労働の回数 .....	181
(9) 1日の休憩時間 .....	187
3. 特例等に関する状況.....	192
4. 改善基準告示を遵守することが難しい理由.....	196

5. 需要があるにもかかわらず拘束時間の規制があるために働けないという経験 .	198
6. 収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいと考えるか .	199
7. 運転業務の疲労度に影響があると思う事項.....	200
8. 自動車運転者の過労防止のために改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項 .	202
第4章 資料編 .....	204

# 第1章 調査の概要

## 1. 背景・目的

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り、過労死等の防止の観点から、働き方改革関連法施行5年後の時間外労働の上限規制適用までの間、速やかに自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号。以下「改善基準告示」という。）の見直しを検討するように法案審議の際の国会の附帯決議において求められ、令和元年12月から労働政策審議会労働条件分科会の下に、自動車運転者労働時間等専門委員会（以下「専門委員会」という。）を設置し、検討を進めてきたところである。

専門委員会において、自動車運転者の勤務実態や、業務の特性を踏まえた検討が行われるよう、全国の運送事業者・自動車運転者を対象とした実態調査を実施することとし、令和2年度に、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受ける前の、令和元年度の状況について実態調査を実施したところであるが、トラック事業については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により業務量が大幅に増加した事業者も見受けられることから、こうした変化も踏まえた検討を行うため、令和3年度に追加調査を実施することとした。

本事業は、令和2年度に実施した実態調査の内容を踏まえつつ、新たな質問項目も加えて、トラック事業の事業者及び自動車運転者を対象に実態調査を実施するものである。

## 2. 調査方法

### （1）アンケート調査

本調査の対象は2種類に分かれる。まず、令和3年度新たに調査対象となった営業所及び当該営業所に所属する自動車運転者に対しては、新規の質問項目を含む「新規調査」の調査票を郵送にて配布し、調査への回答を依頼した。また、令和2年度に実施した「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査」（以下「令和2年度調査」という。）に回答があった営業所及び当該営業所に所属する自動車運転者に対しては、令和2年度と共通する質問項目からなる令和2年度と共通する質問項目からなる「追跡調査」の調査票を郵送にて配布し、調査への回答を依頼した。

調査対象の抽出方法は、令和3年度新たに調査対象となった営業所については、すべての都道府県から令和2年度調査の対象となった営業所を除いて無作為に選定したトラック事業者を対象とした。なお、事業者において複数の営業所がある場合には、車両数の最も多い営業所を対象とした。

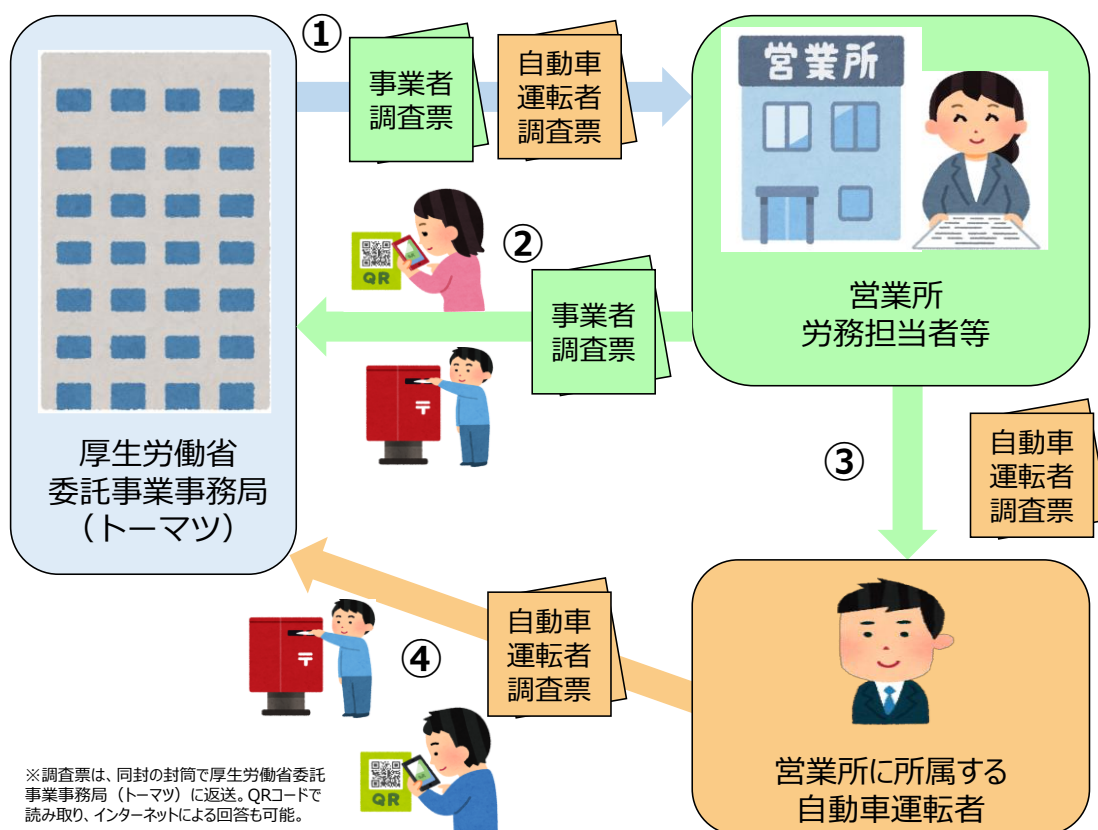
調査票の配布方法は、対象となった営業所には直接郵送により配布を行い、自動車運転者には、営業所の担当者に自動車運転者へと同封した調査票を手交するよう求めた。

営業所の担当者から自動車運転者へと調査票を手交するにあたり、「新規調査」においては、2021年の通常期<sup>※注1</sup>において「1か月の拘束時間の合計が平均的な自動車運転者3名」と2021年の繁忙期<sup>※注2</sup>において「1か月の拘束時間の合計が最も長い自動車運転者3名」に該当する自動車運転者到手交するよう求めた。「令和2年度調査」においては、昨年度の調査にて対象となった自動車運転者到手交するよう求めた。

回答方法は、営業所及び当該営業所に所属する自動車運転者に同封の返信用封筒で事務局までに調査票を送付するか、調査票に印刷されたQRコードを用いてインターネット上で回答するよう依頼した。

※注1、注2 通常期、繁忙期の考え方については、図表5を参照

図表1 調査の流れ



### 3. 調査対象

#### (1) 対象

##### ア) アンケート調査

図表 2 アンケート調査対象

種別	事業者(営業所)数	自動車運転者数 <sup>(注1)</sup>
トラック(新規調査)	1153	6918
トラック(追跡調査) <sup>(注2)</sup>	257	1542

(注1) 調査対象となる営業所に所属するドライバー(1営業所当たり6名)を対象とした

(注2) 令和2年度に実施した調査で回答があった事業所を追跡調査の対象とした。

#### (2) アンケート調査回収状況

回収した調査票のうち有効回答となった件数と回収率は以下のとおりである。

図表 3 有効回答数と回収率

種別	事業者(営業所)数			自動車運転者			
	トラック(新規調査)	トラック(追跡調査)	事業者計	トラック(新規調査)	トラック(追跡調査)	自動車運転者計	
回収数	郵送	166	80	246	812	439	1251
	インターネット	108	73	181	326	135	461
	合計	274	153	427	1138	574	1712
送付数		1153	257	1410	6918	1542	8460
回収率		23.8%	59.5%	30.3%	16.4%	37.2%	20.2%

#### (3) 報告書の構成

当報告書においては、「新規調査」と「追跡調査」への回答を合算して集計し、**令和3年度調査**として結果を取りまとめ、分析している。また、「追跡調査」に回答のあった営業所とドライバーの令和2年度調査への回答を抽出して集計し、「追跡調査」への回答の集計結果と比較して経年での変化を確認するため、**追跡調査(令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**として結果を取りまとめ、分析している。なお、ドライバーへの調査は匿名にて実施しているため、比較に当たっては、「追跡調査」に回答があったドライバーの所属する営業所に所属するドライバーから令和2年度調査で得られた回答を抽出(2人以上から回答があった場合は、そのすべての回答者分を抽出)して集計している。

当報告書においては、基本的には回答数が10件を超える質問に対してグラフを作成している。なお、回答数が少ない場合、その数字の解釈において留意が必要である。



## (4) 調査事項

専門委員会で決定した調査票の質問事項を以下に示す。

図表 4 質問事項

事業者調査	自動車運転者調査
<b>I 営業所の概要</b> 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、保有する車両の台数（大型、中型等）、運行種別の割合（長距離、ルート配送等）、労働組合の有無、36協定の締結、労使協定による1ヶ月の拘束時間の延長の有無	<b>I 自動車運転者自身のこと</b> 性別、年齢、雇用形態、勤務先での経験年数、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）、勤務時間帯、労働組合の有無（及び加入の有無）、年収
<b>II 自動車運転者の拘束時間等</b> 始業から起算した24時間以内の拘束時間、1ヶ月の拘束時間、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、2週間を平均した1週間あたりの運転時間、1日の時間外労働時間、1ヶ月の時間外労働時間、1日の休憩時間、1日の拘束時間が15時間を超えた回数、法定休日の定め有無（及び法定休日労働の回数、労働時間数）、新型コロナウイルス感染症流行により生じた拘束時間の変化（及び変化への影響の程度）	<b>II 疲労度に影響のある事項</b> 運転業務の疲労度に影響を及ぼす要因、車両の性能向上が疲労度の軽減に与える影響の程度
<b>III 改善基準告示の特例等の利用状況</b> 改善基準告示の特例の利用状況（休息期間分割・2人乗務・隔日勤務・フェリー乗船）、緊急輸送等の適用除外業務の状況	<b>III 休息期間の過ごし方</b> 休息期間及びその内訳
<b>IV 改善基準告示の内容 ※当該質問(斜体)は新規調査のみ</b> <i>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）</i>	<b>IV 改善基準告示に対する認識</b> 改善基準告示の各基準の認識
<b>V その他</b> 改善基準告示を遵守することが難しい理由、荷主からの理解を得るための取組や工夫及び取組成果、事業者として改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える項目、現在の改善基準告示の内容及び改定についての意見等	<b>V 拘束時間等の状況及び改善基準告示の内容 ※一部の質問(斜体)は新規調査のみ</b> 繁忙期における1日の最長の拘束時間・1ヶ月の拘束時間・最長の連続運転時間、新型コロナウイルス感染症流行前の1日の最長の拘束時間・1ヶ月の拘束時間・最長の連続運転時間、労働時間等の差分について新型コロナウイルス感染症拡大による影響の度合い、 <i>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）</i> 、拘束時間の規制があるために働きたくても働けない状況の経験の有無、収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいか
	<b>VI その他の事項</b> 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について、荷主の協力について、改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える項目、改善基準告示の見直しによる拘束時間の短縮や休息期間が増えた場合の利点及び問題、現在の改善基準告示の内容及び改定についての意見

## (5) 調査対象期間の考え方

事業者調査では、令和3年の「通常期」や「繁忙期」に該当する月について尋ねており、「通常期」、「繁忙期」を指定せず、各事業者の実態に合わせてそれぞれの時期を決定している。時期を決定する際の考え方を以下に示す。

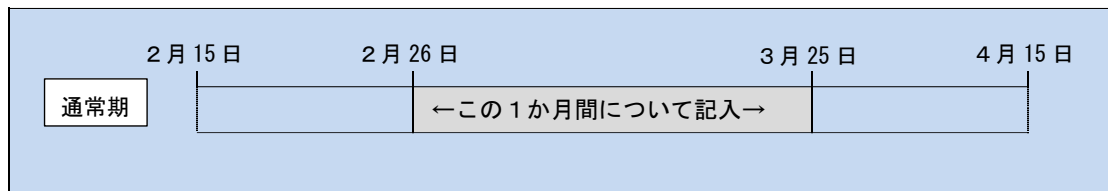
図表 5 トラックにおける「通常期」、「繁忙期」の考え方

「通常期」：2021年3月から9月までにおいて、平均的な業務量である月

※次の①②のうち、計算しやすい方法で回答してください：

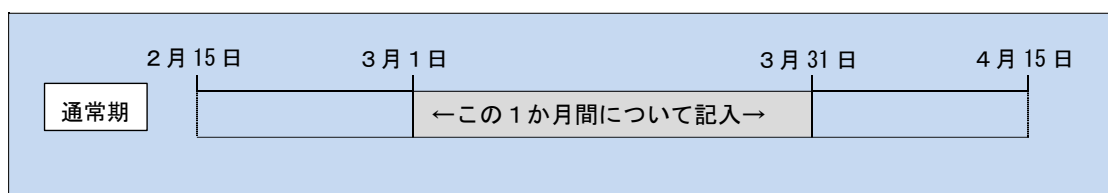
① 通常期である月前月の、給与締め日の翌日から次の給与締め日まで

【例】通常期が3月であり、給与の締め日が25日の場合



② 通常期である月の1日から月末まで

【例】通常期が3月の場合

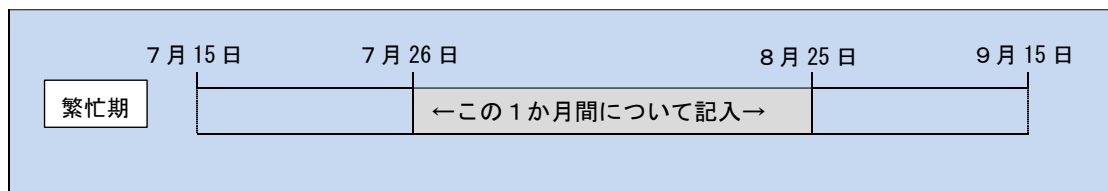


(繁忙期) 2021年3月から9月までにおいて、最も業務量の多いと思われる日が含まれる月

※次の①②のうち、計算しやすい方法で回答してください：

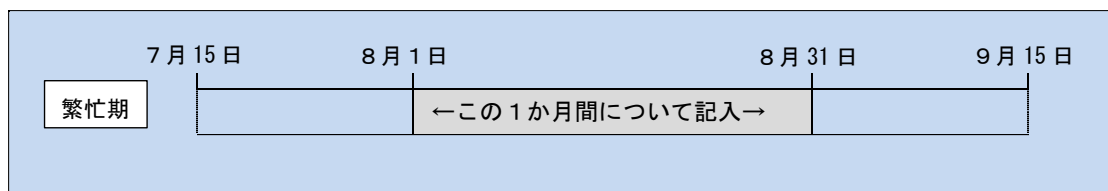
① 繁忙期である月前月の、給与締め日の翌日から次の給与締め日まで

【例】繁忙期が8月であり、給与の締め日が25日の場合



② 繁忙期である月の1日から月末まで

【例】繁忙期が8月の場合



## 第2章 調査結果（令和3年度調査）

### 1. 回答者の属性

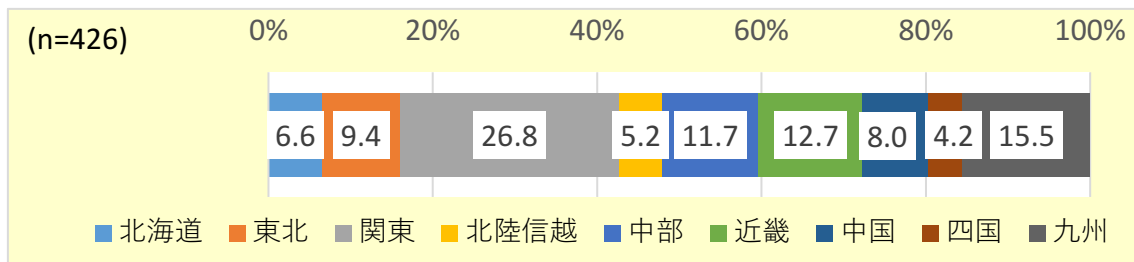
#### （1）事業者

##### ア) 調査対象となる営業所の所在地

###### 令和3年度調査

営業所の所在地は、「関東」が26.8%と最も多く、次いで「九州」が15.5%、「近畿」が12.7%、「中部」が11.7%、「東北」が9.4%、「中国」が8.0%、「北海道」が6.6%、「北陸信越」が5.2%、「四国」が4.2%であった。

図表 6 営業所の所在地（ブロック別）

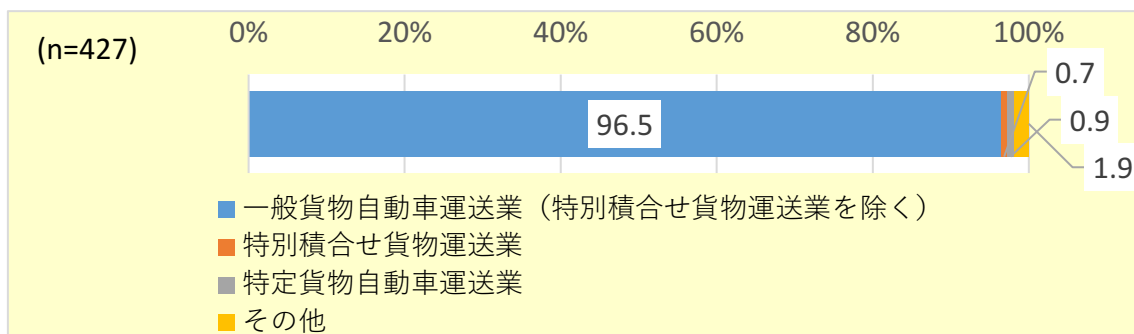


##### イ) 主たる事業内容

###### 令和3年度調査

トラック事業者の主たる事業内容は、「一般貨物自動車運送業（特別積合せ貨物運送業を除く）」が96.5%と大部分を占めた。一方、「特定貨物自動車運送業」は0.9%、「特別積合せ貨物運送業」は0.7%であった。

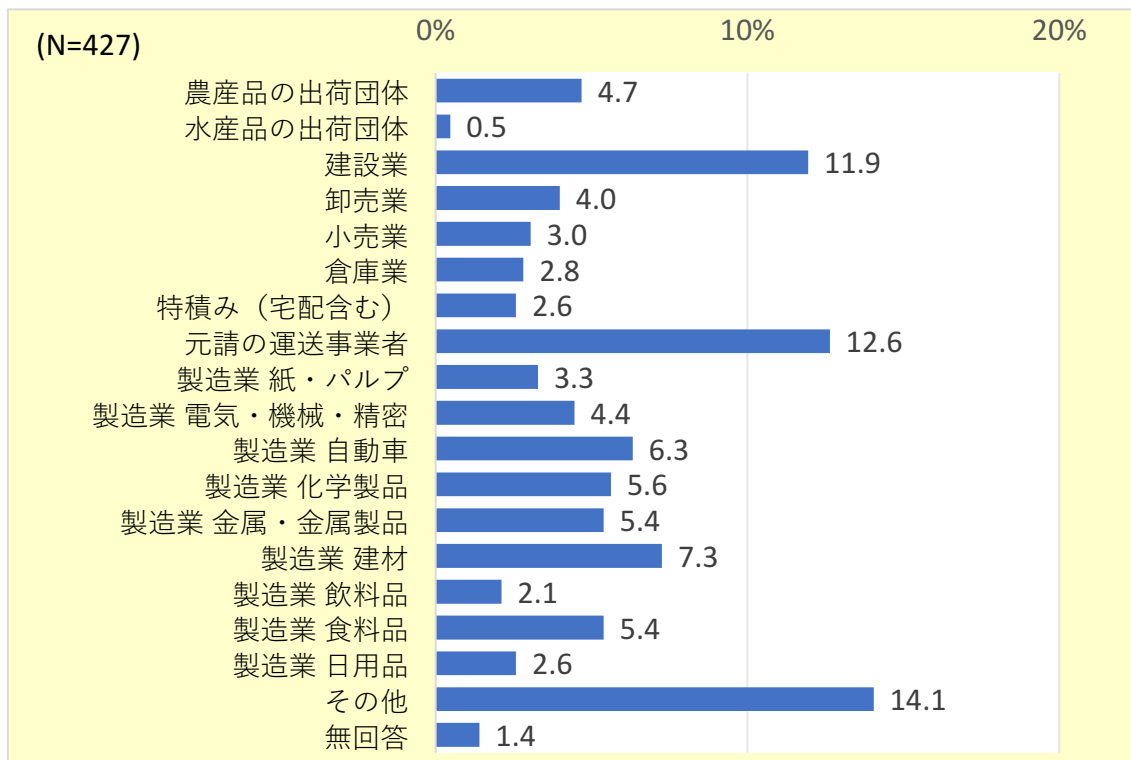
図表 7 主たる事業内容



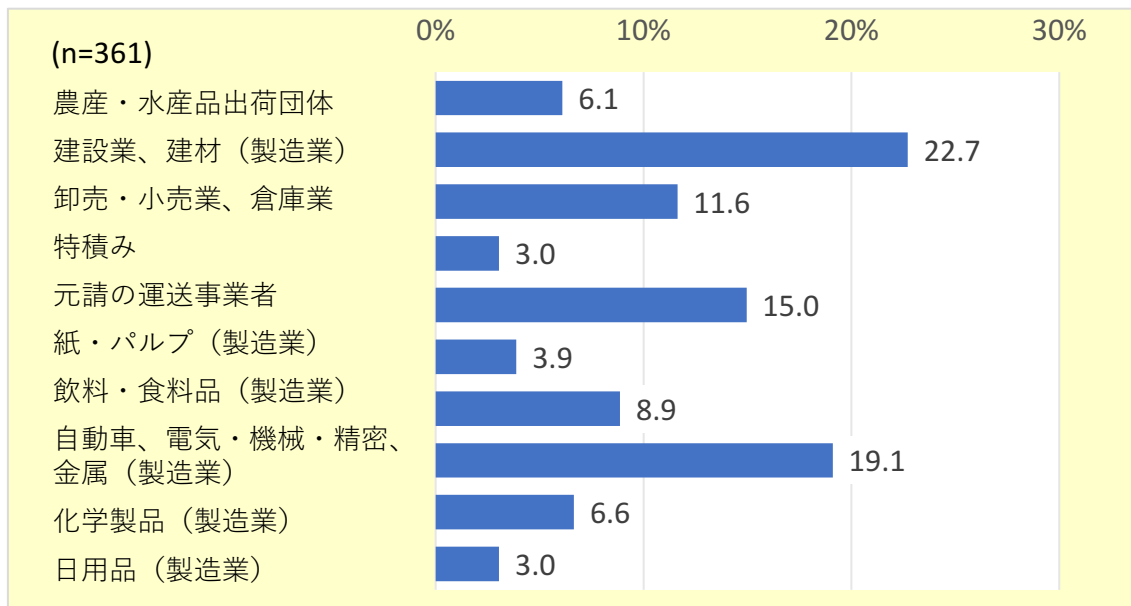
## 令和3年度調査

最も取引額の多い発荷主は、「元請の運送事業者」が12.6%となり、最も多かった。次いで、「建設業」が11.9%であった。

図表 8 最も取引額の多い発荷主（全体）



図表 9 最も取引額の多い発荷主（分析に用いる主要10分類）

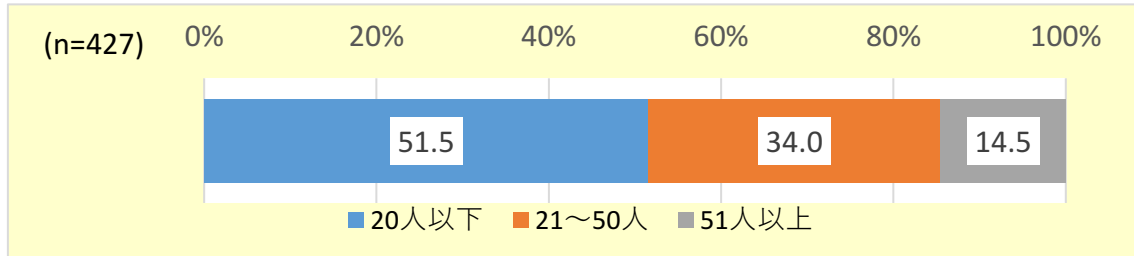


ウ) 所属する自動車運転者

**令和3年度調査**

所属する自動車運転者は、「20人以下」が51.5%と最も多く、次いで「21人～50人」が34.0%、「51人以上」が14.5%であった。

図表 10 所属する自動車運転者（人数規模ごとに集計）

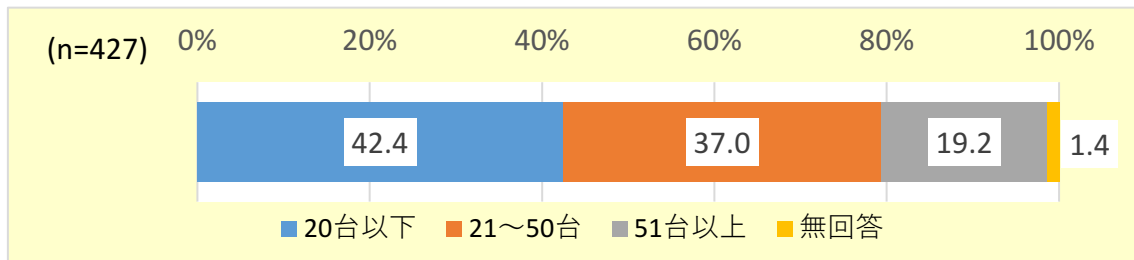


エ) 保有する車両の台数

**令和3年度調査**

保有する車両の台数は、「20台以下」が42.4%と最も多く、次いで「21～50台以下」が37.0%、「51台以上」が19.2%であった。

図表 11 保有する車両の台数（車両規模ごとに集計）



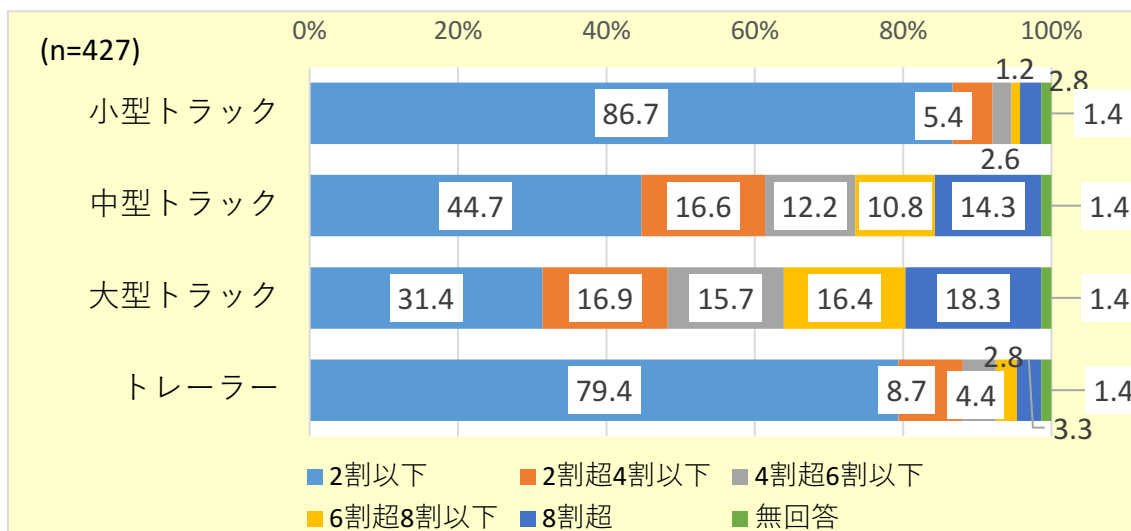
a) 車両の種類別の占める割合

**令和3年度調査**

車両の種類別で最も多かった回答は、それぞれ、小型トラックが「2割以下」で86.7%、中型トラックが「2割以下」で44.7%、大型トラックは「2割以下」で31.4%、トレーラーは「2割以下」で79.4%であった。

※ 運行種別ごとに、営業所が所有する全車両のうちに占める割合を計算し、その割合ごとに回答数(%)を示している。

図表 12 保有する車両のうち車両の種類ごとの占める割合



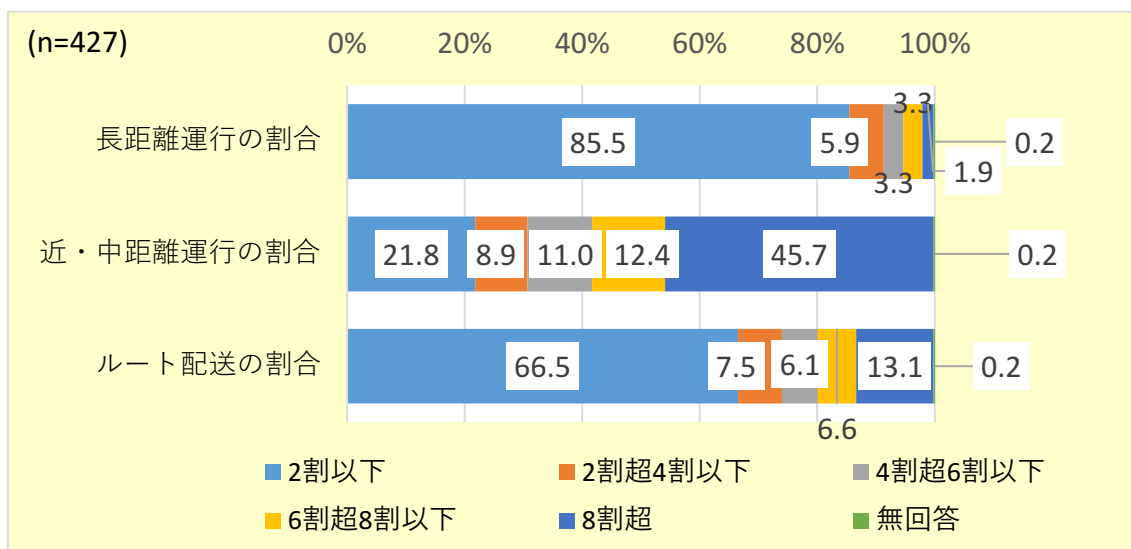
※ 運行種別ごとに、営業所が所有する全車両のうち占める割合を計算し、その割合ごとに回答数(%)を示している。

b) 運行種別の占める割合

**令和3年度調査**

保有する車両のうち運行種別の占める割合をみると、長距離運行は、「2割以下」が85.5%と最も多く、次いで「2割超4割以下」が5.9%、「4割超6割以下」及び「6割超8割以下」が3.3%であった。近・中距離運行は、「8割超」が45.7%と最も多く、次いで、「2割以下」が21.8%、「6割超8割以下」が12.4%であった。ルート配送は、「2割以下」が66.5%と最も多く、次いで、「8割超」が13.1%、「2割超4割以下」が7.5%であった。

図表 13 保有する車両のうち投入する運行種別ごとの占める割合



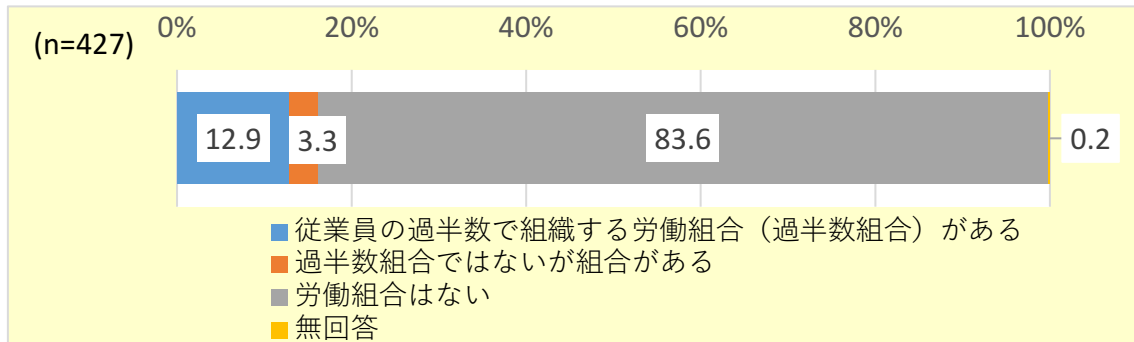
※ 運行種別ごとに、営業所が所有する全車両のうち占める割合を計算し、その割合ごとに回答数(%)を示している。

オ) 労働組合の有無

**令和3年度調査**

「労働組合はない」が 83.6%と最も多く、次いで「従業員の過半数で組織する労働組合（過半数組合）がある」が 12.9%、「過半数組合ではないが組合がある」が 3.3%であった。

図表 14 労働組合の有無

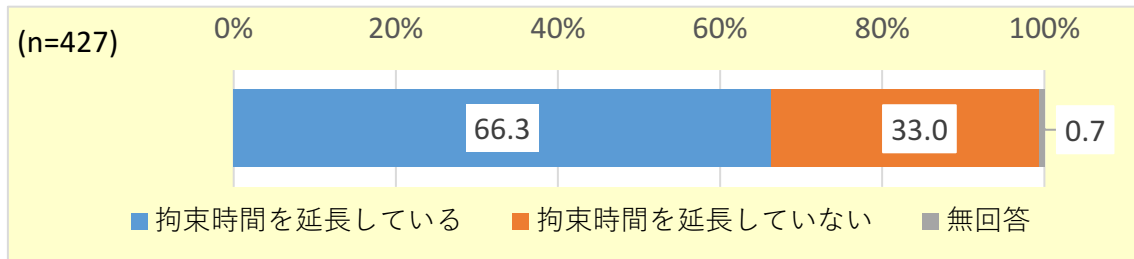


カ) 改善基準告示の内容を基にした拘束時間の延長状況

**令和3年度調査**

「拘束時間を延長している」が 66.3%と多く、次いで「拘束時間を延長していない」が 33.0%であった。

図表 15 拘束時間の延長状況



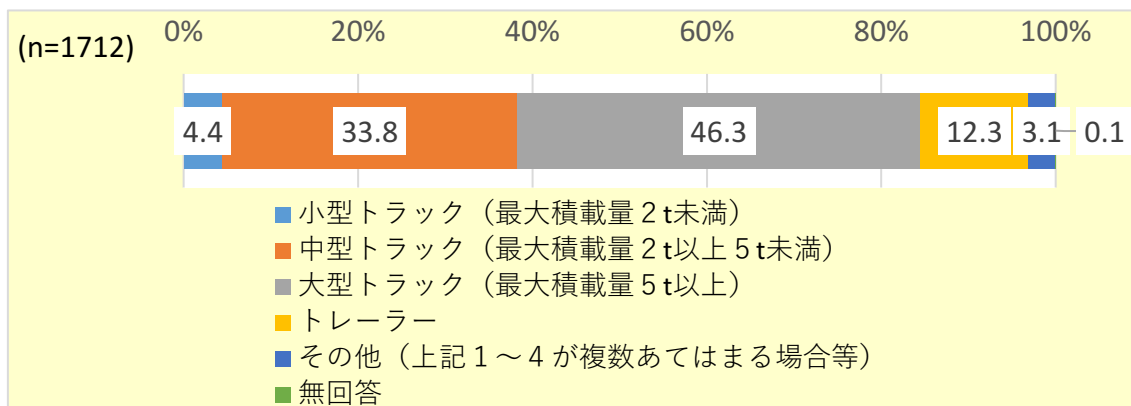
## (2) 自動車運転者

### ア) 従事する業務（業種、勤務形態等）

#### 令和3年度調査

トラック運転者の主に乗車している車種は、「大型トラック（最大積載量5 t以上）」が46.3%と最も多く、次いで、「中型トラック（最大積載量2 t以上5 t未満）」が33.8%、「トレーラー」が12.3%、「小型トラック（最大積載量2 t未満）」が4.4%であった。

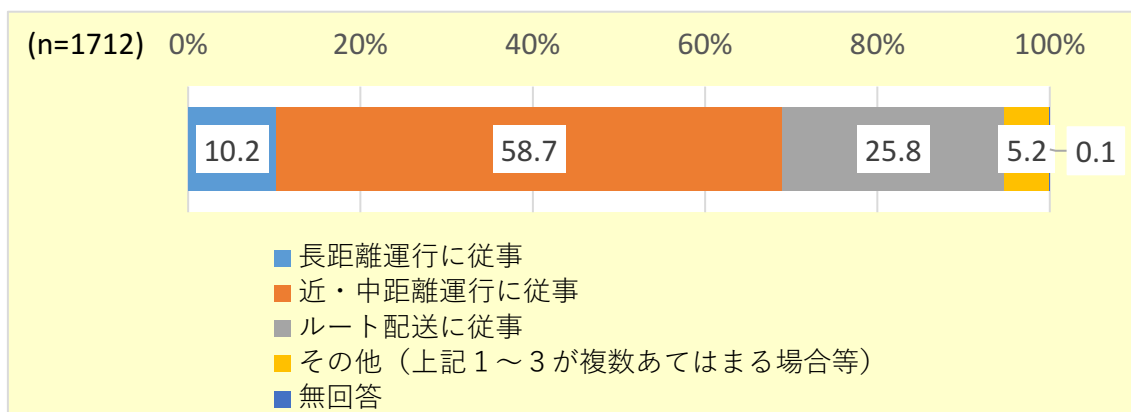
図表 16 主に乗車している車種



#### 令和3年度調査

トラック運転者の主な勤務体系は、「近・中距離運行に従事」が58.7%と最も多く、次いで「ルート配送に従事」が25.8%、「長距離運行に従事」が10.2%であった。

図表 17 主な勤務体系



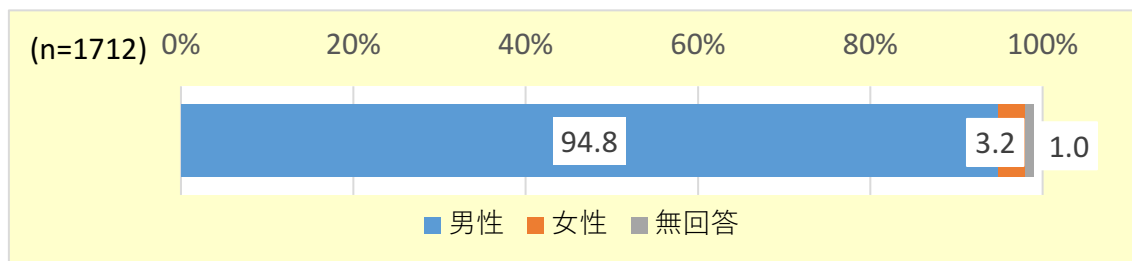


イ) 性別

**令和3年度調査**

「男性」が94.8%と大部分を占めた。

図表 18 性別

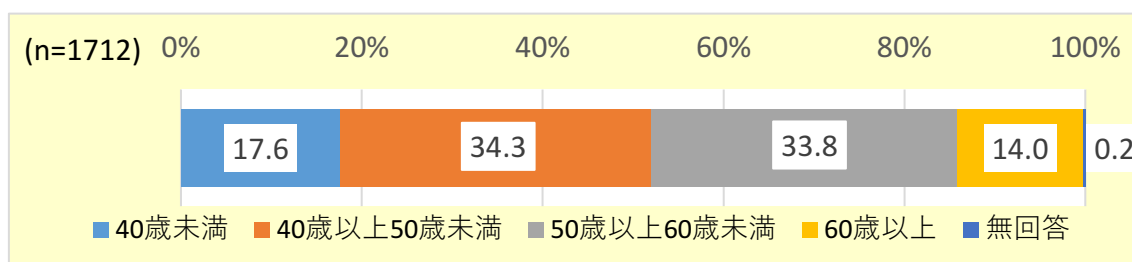


ウ) 年齢

**令和3年度調査**

「40歳以上50歳未満」が34.3%と最も多く、次いで「50歳以上60歳未満」が33.8%、「40歳未満」が17.6%、「60歳以上」が14.0%であった。

図表 19 年齢

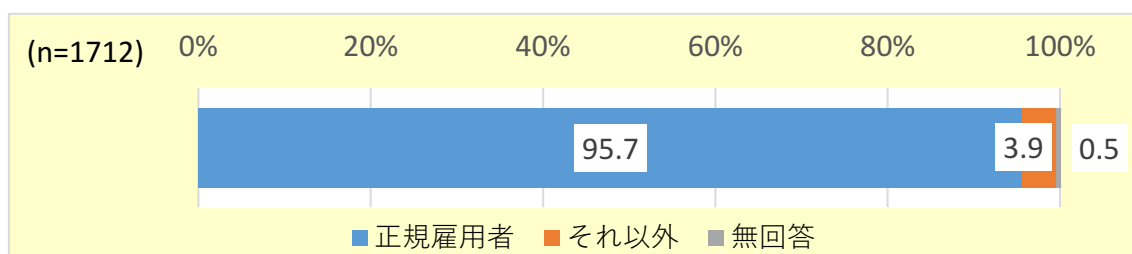


エ) 雇用形態

**令和3年度調査**

「正規雇用者」が95.7%と大部分を占めた。

図表 20 雇用形態

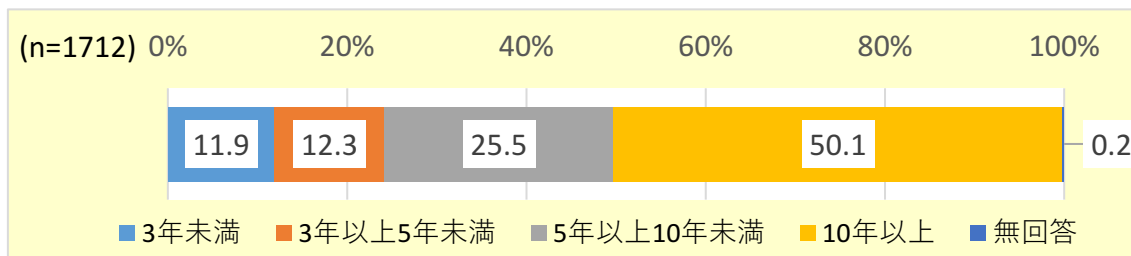


オ) 現在の勤務先での勤続年数

**令和3年度調査**

「10年以上」が50.1%と最も多く、次いで「5年以上10年未満」が25.5%、「3年以上5年未満」が12.3%であった。

図表 21 現在の勤務先での勤続年数

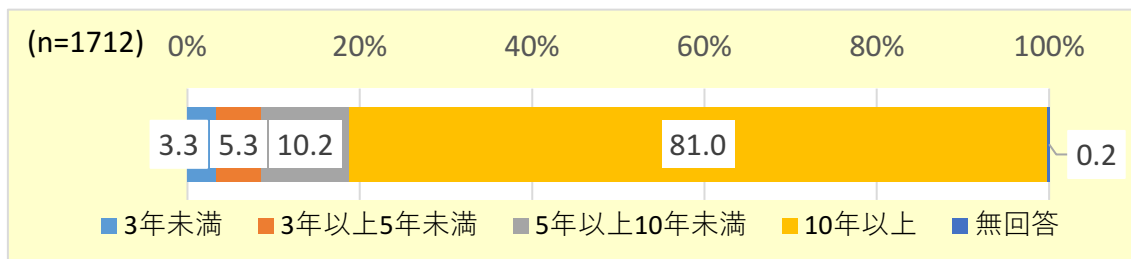


カ) これまでの自動車運転者としての経験年数

**令和3年度調査**

「10年以上」が81.0%と最も多く、次いで「5年以上10年未満」が10.2%、「3年以上5年未満」が5.3%であった。

図表 22 これまでの自動車運転者としての経験年数

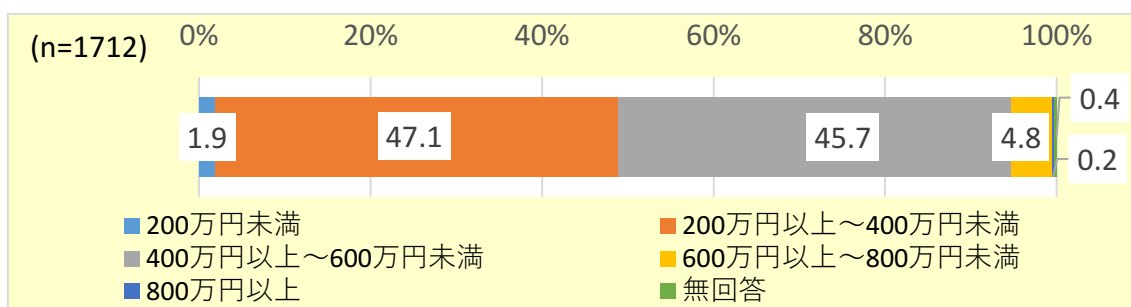


キ) 自動車運転者としての年収

**令和3年度調査**

「200万円以上～400万円未満」が47.1%と最も多く、次いで「400万円以上600万円未満」が45.7%、「600万円以上～800万円未満」が4.8%であった。

図表 23 年収

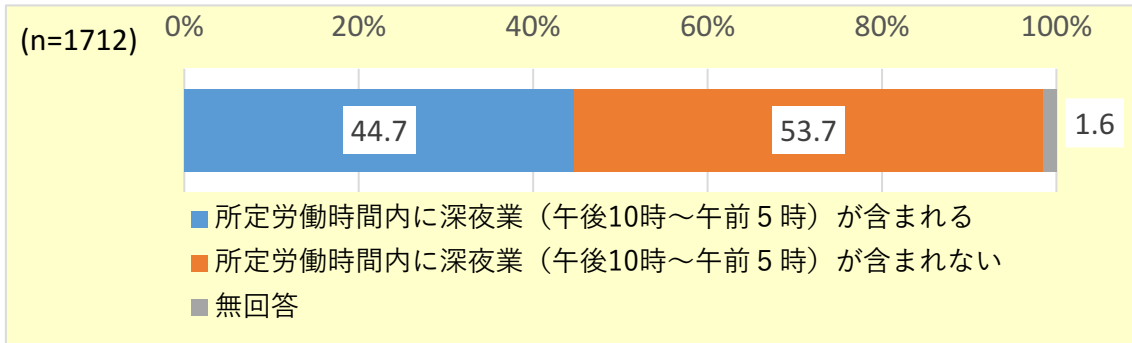


## ク) 主な勤務時間帯

### 令和3年度調査

主な勤務時間帯は、「所定労働時間内に深夜業（午後10時～午前5時）が含まれない」が53.7%と多く、次いで「所定労働時間内に深夜業（午後10時～午前5時）が含まれる」が44.7%であった。

図表 24 主な勤務時間帯

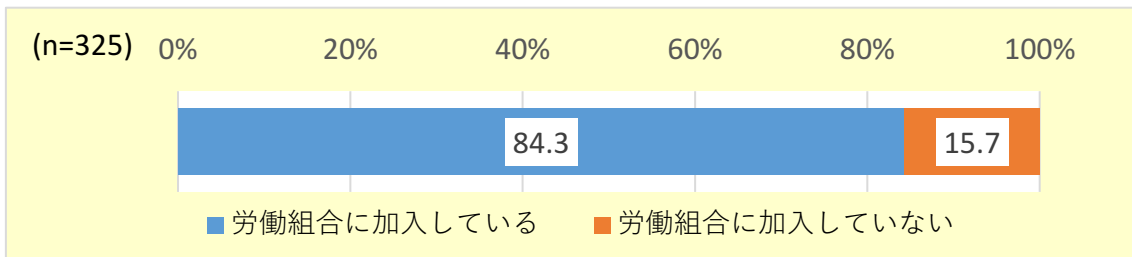


## ケ) 労働組合への加入状況

### 令和3年度調査

「労働組合に加入している」人が84.3%と多く、「労働組合に加入していない」人が15.7%であった。

図表 25 労働組合への加入状況



## 2. 拘束時間等に関する状況

### (1) 1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間

※本調査で「1日の拘束時間」と記載した場合、1勤務の拘束時間（始業時刻と終業時刻）を尋ねている。

#### ア) 事業者

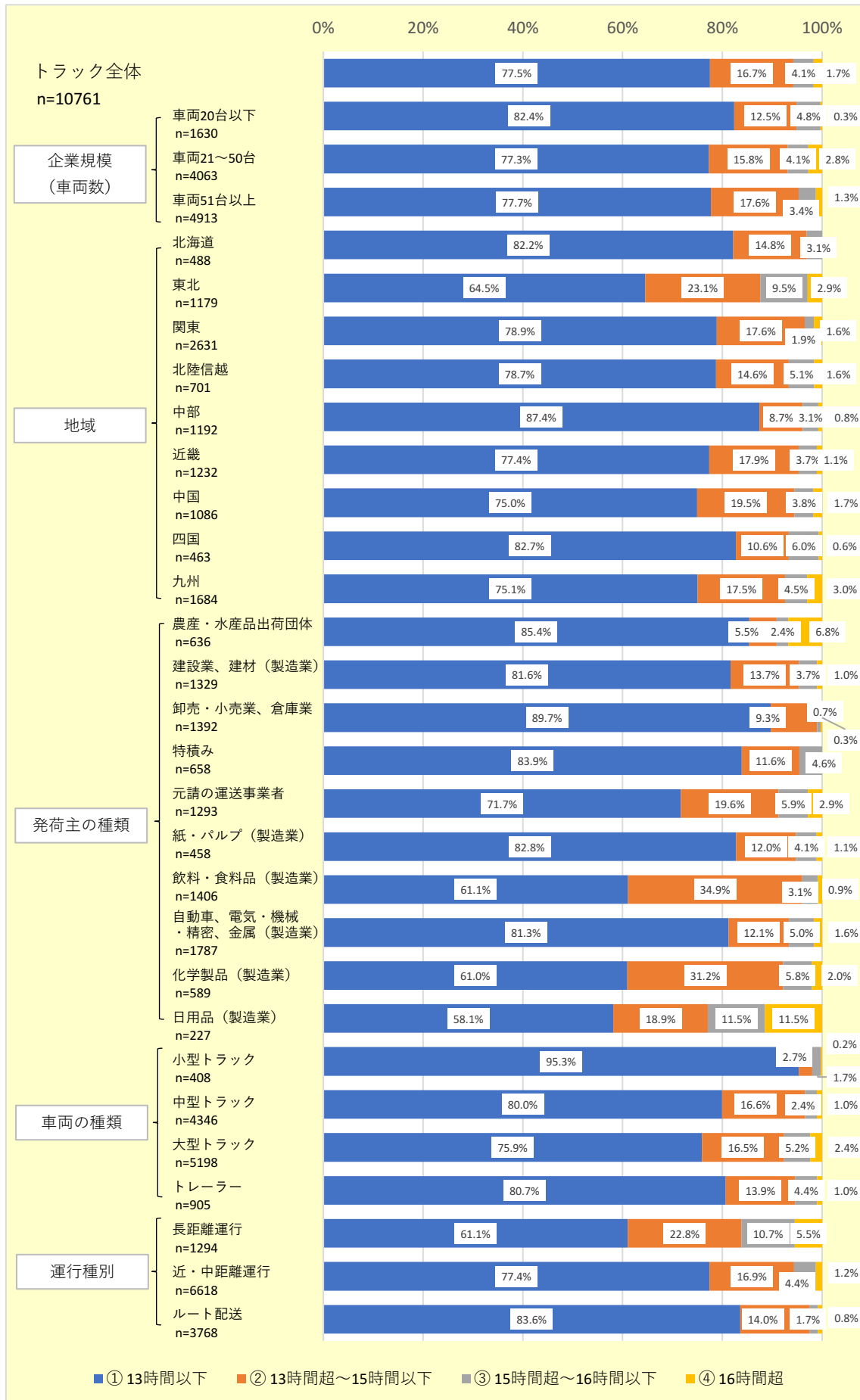
(1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間)

#### 令和3年度調査

1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、通常期におけるトラックの1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く77.5%、次いで「13時間超～15時間以下」が16.7%、「15時間超～16時間以下」が4.1%であった。

また、地域に関しては「東北」が、発荷主の種類に関しては「日用品（製造業）」が、車両の種類に関しては「大型トラック」が、運行種別に関しては「長距離運行」が、1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 26 1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間（通常期）

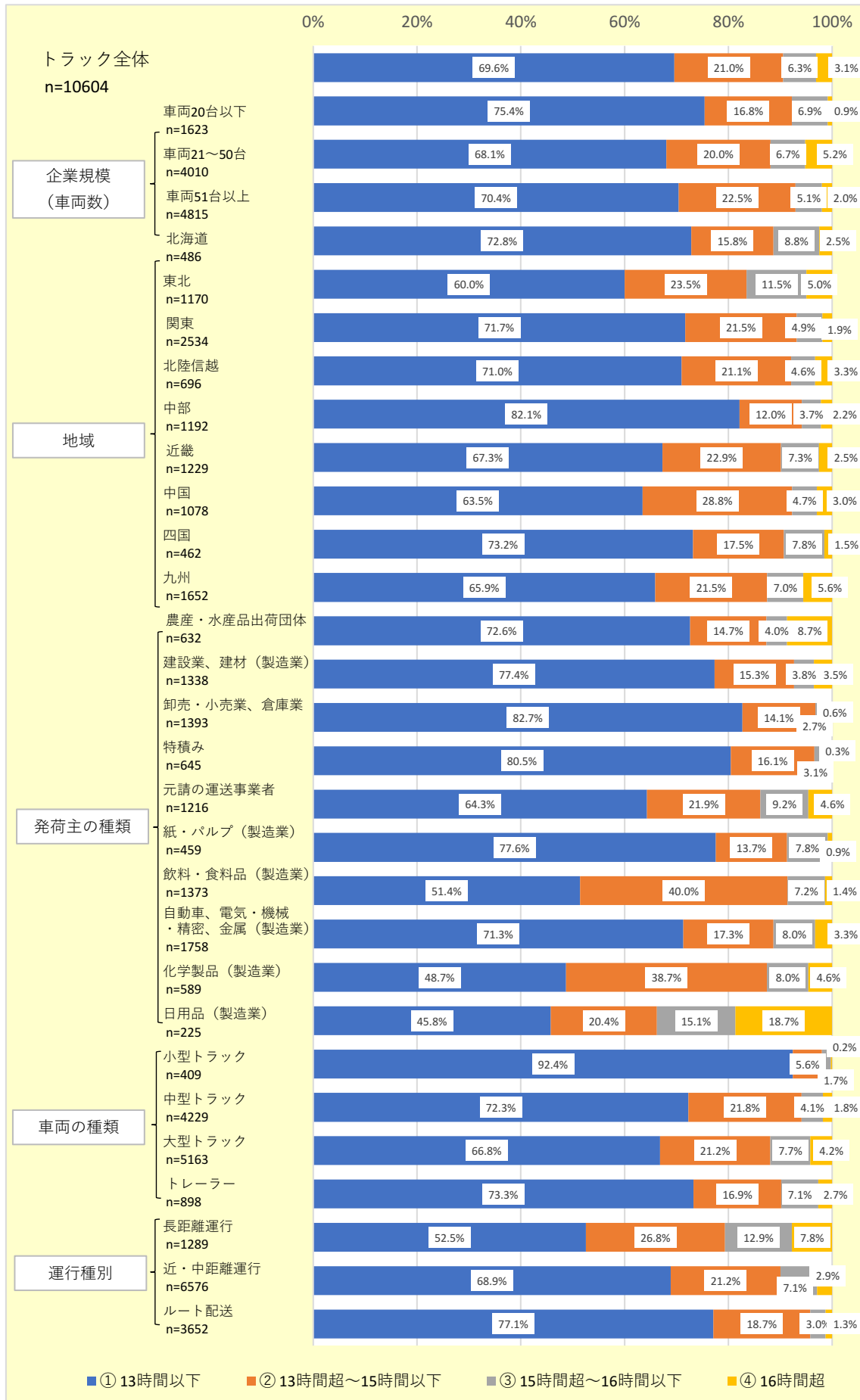


繁忙期における1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く69.6%、次いで「13時間超～15時間以下」が21.0%、「15時間超～16時間以下」が6.3%であった。

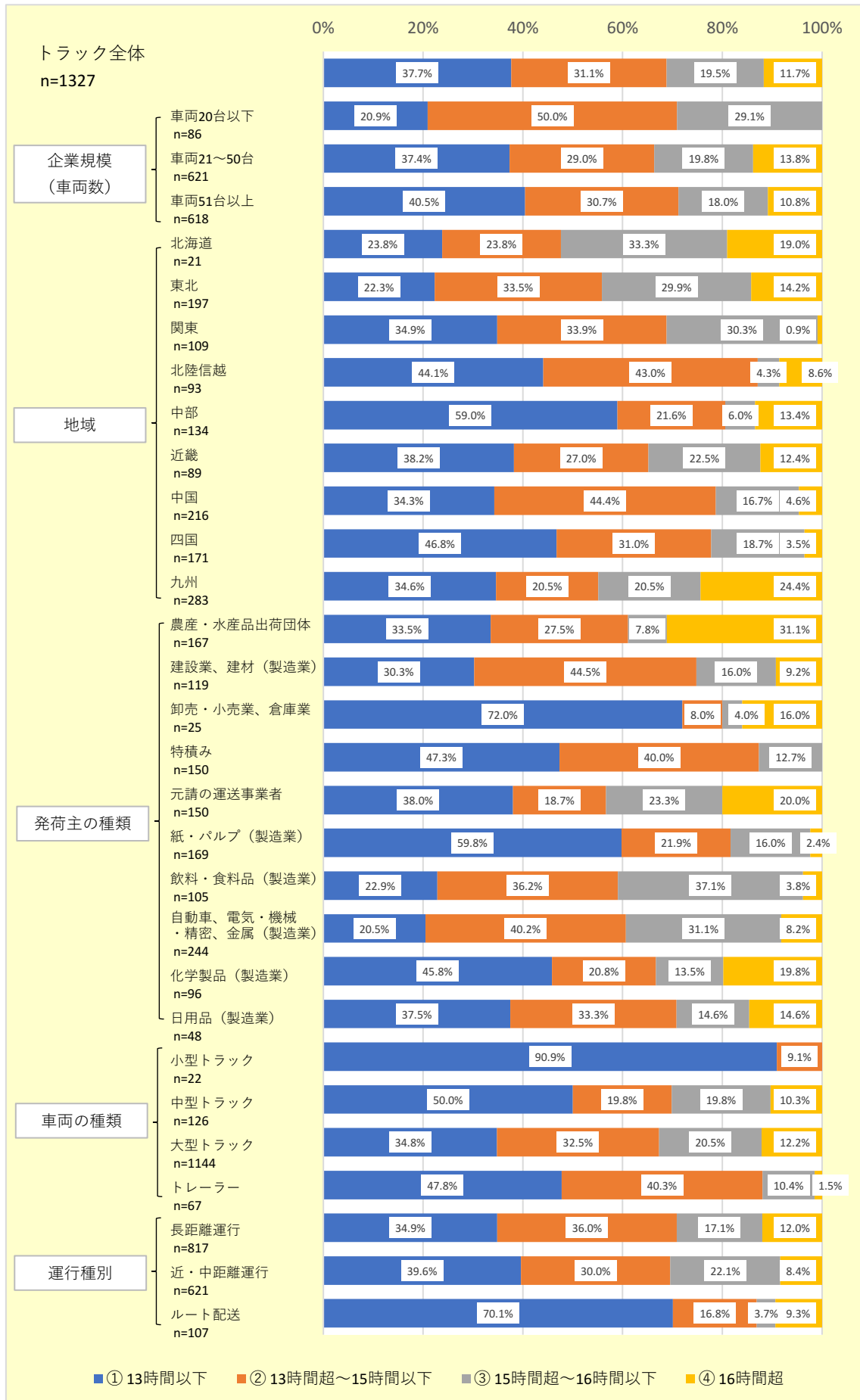
また、地域に関しては「東北」が、発荷主の種類に関しては「日用品（製造業）」が、車両の種類に関しては「大型トラック」が、運行種別に関しては「長距離運行」が、1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。

なお、繁忙期において長距離運行に従事する自動車運転者に絞り1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く37.7%、次いで「13時間超～15時間以下」が31.1%、「15時間超～16時間以下」が19.5%であった。

図表 27 1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間（繁忙期）



図表 28 1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間（長距離）





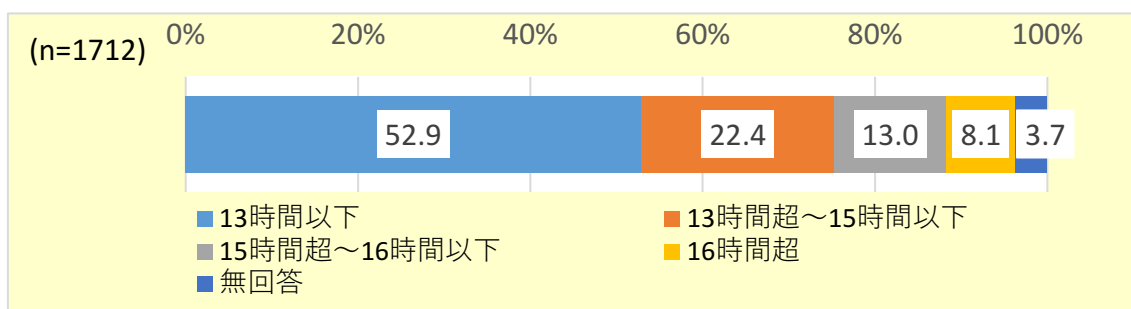
イ) 自動車運転者

(1日の拘束時間)

**令和3年度調査**

1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、自動車運転者に対して、最も長かった1日の拘束時間を尋ねたところ、「13時間以下」が52.9%と最も多く、次いで「13時間超～15時間以下」が22.4%、「15時間超～16時間以下」が13.0%、「16時間超」が8.1%であった。

図表 29 最も長かった1日の拘束時間



(1日の拘束時間と組合の有無)

**令和3年度調査**

最も長かった1日の拘束時間と組合の有無についてクロス集計したところ、「労働組合はない」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 30 最も長かった1日の拘束時間と組合の有無のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	無回答 (%)
組合の有無		1706	52.9	22.4	13.0	8.0	3.6
全体	労働組合がある	325	50.8	24.0	14.5	6.8	4.0
	労働組合はない	1381	53.4	22.0	12.7	8.3	3.5

(1日の拘束時間と企業規模(車両数))

**令和3年度調査**

最も長かった1日の拘束時間と企業規模(車両数)についてクロス集計したところ、「20台以下」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 31 最も長かった1日の拘束時間と企業規模(車両数)のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	無回答 (%)
企業規模(車両数)		1533	53.5	21.7	12.8	8.2	3.8
全体	20台以下	572	63.6	14.5	10.0	6.1	5.8
	21～50台	633	50.9	24.0	13.9	8.5	2.7
	51台以上	328	40.9	29.6	15.5	11.3	2.7

(1日の拘束時間と地域)

**令和3年度調査**

最も長かった1日の拘束時間と地域についてクロス集計したところ、「関東」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 32 最も長かった1日の拘束時間と地域のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
地域		1553	53.4	21.5	12.8	8.4	3.9
全体	北海道	80	43.8	32.5	18.8	3.8	1.3
	東北	148	49.3	19.6	19.6	4.1	7.4
	関東	397	47.6	28.5	14.1	6.0	3.8
	北陸信越	88	65.9	11.4	5.7	11.4	5.7
	中部	196	59.7	26.5	7.7	4.1	2.0
	近畿	194	64.4	18.0	7.7	7.7	2.1
	中国	113	52.2	21.2	20.4	2.7	3.5
	四国	71	38.0	11.3	21.1	22.5	7.0
	九州	266	54.9	13.9	9.8	16.9	4.5

(1日の拘束時間と年齢)

**令和3年度調査**

最も長かった1日の拘束時間と年齢についてクロス集計したところ、「40歳以上50歳未満」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 33 最も長かった1日の拘束時間と年齢のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
年齢		1708	53.0	22.3	13.0	8.0	3.7
全体	40歳未満	302	49.0	24.2	13.2	10.6	3.0
	40歳以上50歳未満	588	52.9	24.1	12.2	8.3	2.4
	50歳以上60歳未満	579	51.6	22.1	15.0	7.4	3.8
	60歳以上	239	61.5	15.9	9.6	5.4	7.5

(1日の拘束時間と年収)

**令和3年度調査**

最も長かった1日の拘束時間と年収についてクロス集計したところ、「200万円以上～400万円未満」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 34 最も長かった1日の拘束時間と年収のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					無回答
		全体	13時間以下	13時間超～ 15時間以下	15時間超～ 16時間以下	16時間超	
		(n数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
年収		1706	52.9	22.5	13.0	8.0	3.6
全体	200万円未満	32	84.4	-	-	3.1	12.5
	200万円以上～400万円未満	806	62.5	19.6	8.3	4.6	5.0
	400万円以上～600万円未満	783	43.7	25.5	17.4	11.2	2.2
	600万円以上～800万円未満	82	36.6	30.5	19.5	13.4	-
	800万円以上	3	-	33.3	66.7	-	-

(1日の拘束時間と勤務形態)

**令和3年度調査**

最も長かった1日の拘束時間と勤務形態についてクロス集計したところ、「近・中距離運行に従事」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 35 最も長かった1日の拘束時間と勤務形態のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					無回答
		全体	13時間以下	13時間超～ 15時間以下	15時間超～ 16時間以下	16時間超	
		(n数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
勤務形態		1622	53.8	22.3	12.8	8.0	3.2
全体	長距離運行に従事	175	19.4	22.9	25.7	30.3	1.7
	近・中距離運行に従事	1005	51.4	23.7	14.3	6.8	3.8
	ルート配送に従事	442	72.6	19.0	4.1	1.8	2.5

(1日の拘束時間と発荷主の業種)

**令和3年度調査**

最も長かった1日の拘束時間と発荷主の業種についてクロス集計したところ、「建設業、建材(製造業)」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 36 最も長かった1日の拘束時間と発荷主の業種のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					無回答
		全体	13時間以下	13時間超～ 15時間以下	15時間超～ 16時間以下	16時間超	
		(n数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
発荷主の業種		1338	51.9	22.3	13.0	8.7	4.0
全体	農産・水産品出荷団体	99	53.5	13.1	9.1	20.2	4.0
	建設業、建材(製造業)	293	64.5	14.7	5.8	8.9	6.1
	卸売・小売業、倉庫業	170	59.4	23.5	10.0	4.7	2.4
	特積み	49	51.0	28.6	14.3	4.1	2.0
	元請の運送事業者	173	45.1	32.9	10.4	8.7	2.9
	紙・パルプ(製造業)	56	50.0	14.3	17.9	12.5	5.4
	飲料・食料品(製造業)	107	46.7	27.1	15.0	10.3	0.9
	自動車、電気・機械・精密、金属	284	46.5	23.6	20.1	7.0	2.8
	化学製品(製造業)	73	28.8	27.4	27.4	8.2	8.2
	日用品(製造業)	34	52.9	23.5	8.8	5.9	8.8

## (2) 1日の拘束時間を延長した回数

ア) 事業者

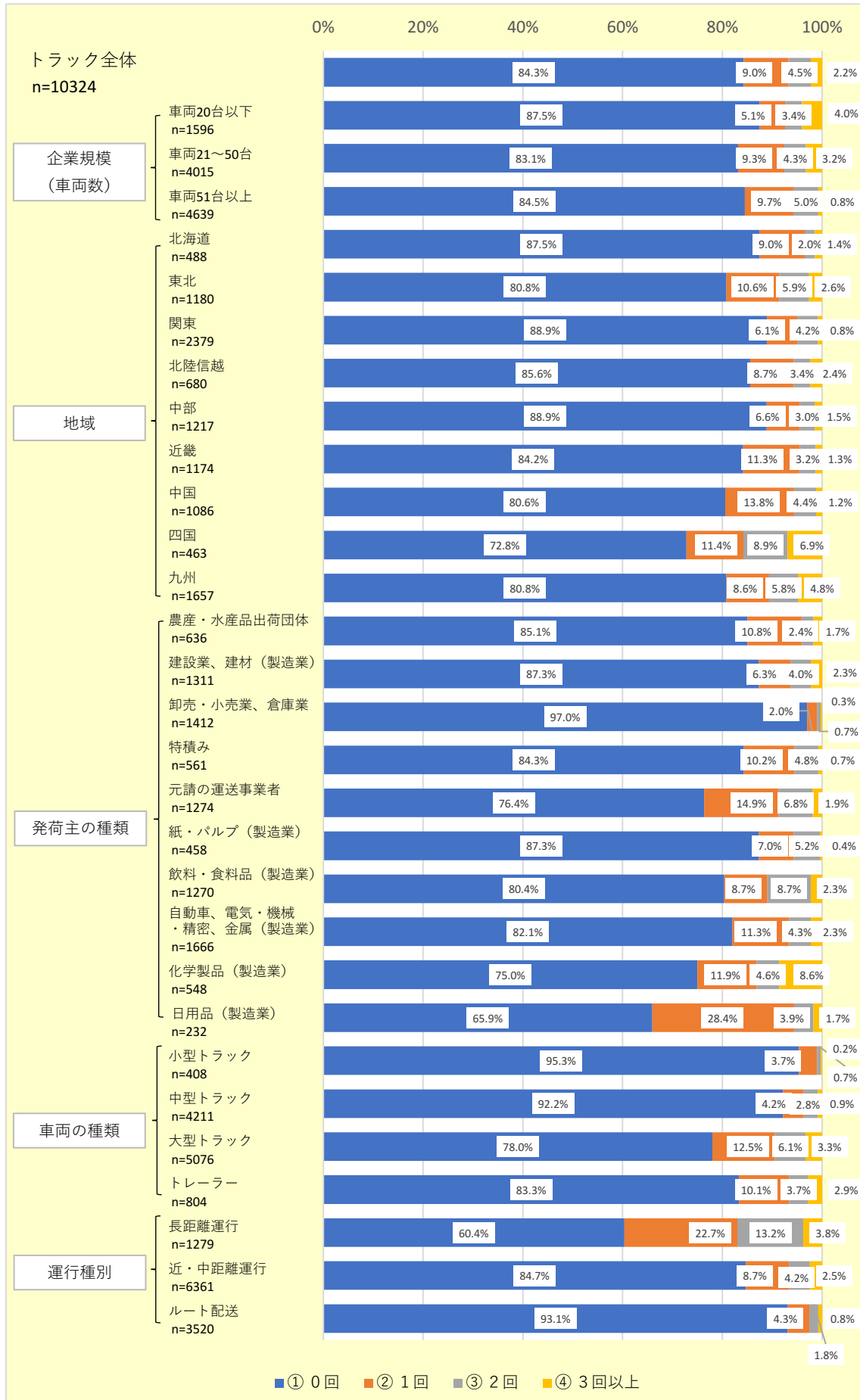
(1日の拘束時間が15時間を超えた回数)

### 令和3年度調査

1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、15時間を超える回数については1週間につき2回が限度と定められているが、通常期における1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「0回」が84.3%と最も多く、次いで「1回」が9.0%、「2回」が4.5%であった。

また、地域に関しては「四国」が、発荷主の種類に関しては「日用品(製造業)」が、車両の種類に関しては「大型トラック」が、運行種別に関しては「長距離運行」が、1日の拘束時間が15時間を超えた回数が増える傾向が見られた。

図表 37 1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数（通常期）

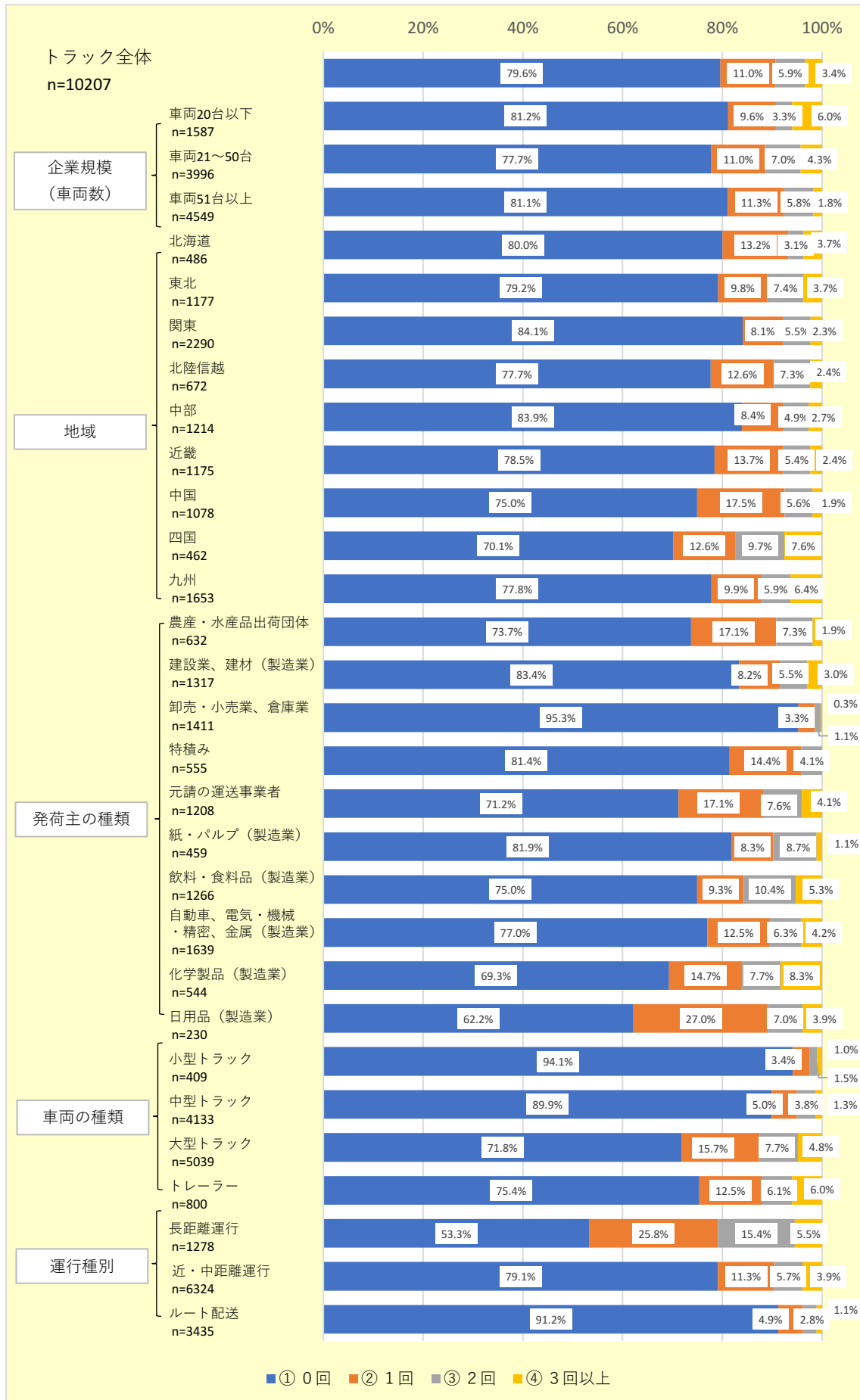


繁忙期における1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「0回」が79.6%と最も多く、次いで「1回」が11.0%、「2回」が5.9%であった。

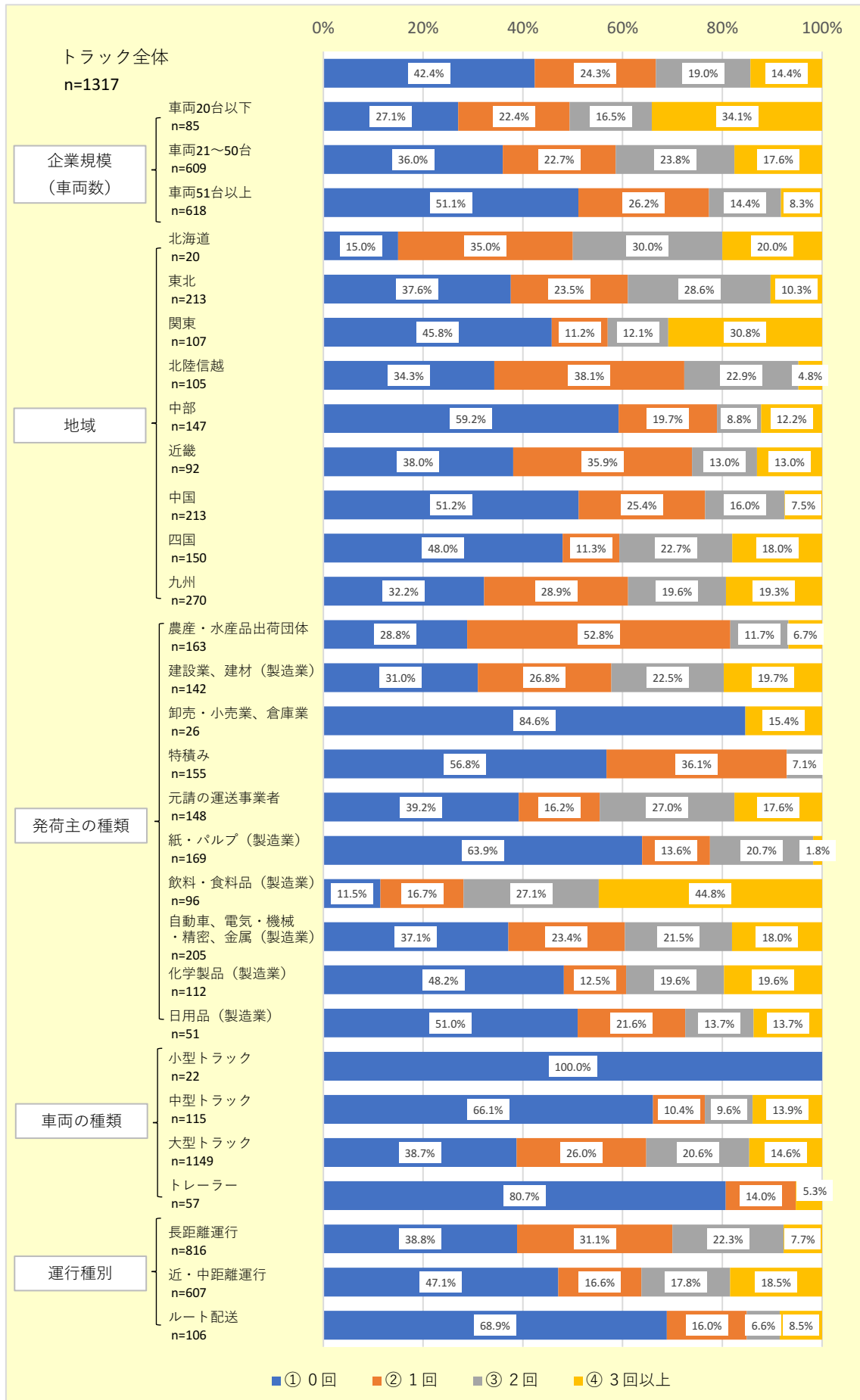
また、地域に関しては「四国」が、発荷主の種類に関しては「日用品（製造業）」が、車両の種類に関しては「大型トラック」が、運行種別に関しては「長距離運行」が、1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多くなる傾向が見られた。

なお、繁忙期において長距離運行に従事する自動車運転者に絞り1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「0回」が42.4%と最も多く、次いで「1回」が24.3%、「2回」が19.0%であった。

図表 38 1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数（繁忙期）



図表 39 1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数（繁忙期）（長距離）





### (3) 1日の休息期間

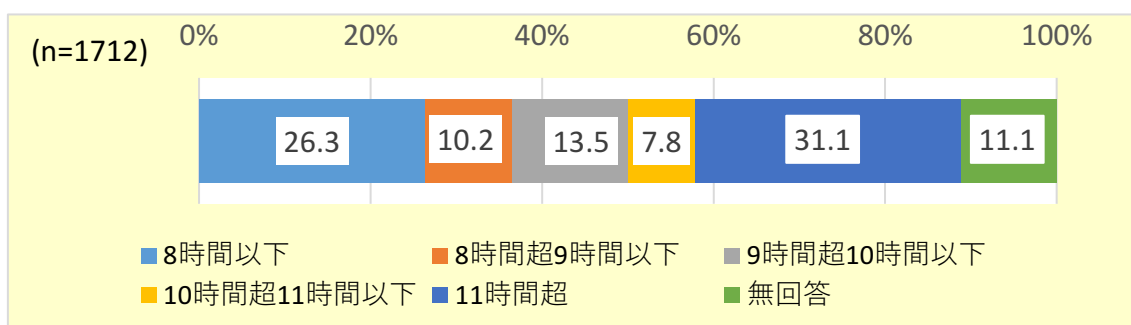
#### ア) 自動車運転者

(1日の休息期間)

#### 令和3年度調査

休息期間については継続8時間以上必要と定められているが、自動車運転者に対して、休息期間を尋ねたところ、「11時間超」が31.1%と最も多く、次いで「8時間以下」が26.3%、「9時間超10時間以下」が13.5%、「10時間超11時間以下」が7.8%、「11時間超」が11.1%であった。

図表 40 1日の休息期間



(1日の休息期間と組合の有無)

#### 令和3年度調査

休息期間と組合の有無についてクロス集計したところ、「労働組合はない」が、休息期間を「11時間超」との回答が多かった。

図表 41 1日の休息期間と労働組合の有無のクロス集計

		休息期間						
		全体 (n数)	8時間以下 (%)	8時間超9時間以下 (%)	9時間超10時間以下 (%)	10時間超11時間以下 (%)	11時間超 (%)	無回答 (%)
組合の有無		1706	26.4	10.1	13.5	7.9	31.1	11.0
全体	労働組合がある	325	26.8	12.3	15.7	9.2	22.8	13.2
	労働組合はない	1381	26.3	9.6	13.0	7.5	33.1	10.4

(1日の休息期間と企業規模(車両数))

#### 令和3年度調査

休息期間と企業規模(車両数)についてクロス集計したところ、「21~50台」が、休息期間を「11時間超」との回答が多かった。

図表 42 1日の休息期間と企業規模(車両数)のクロス集計

		休息期間						
		全体 (n数)	8時間以下 (%)	8時間超9時間以下 (%)	9時間超10時間以下 (%)	10時間超11時間以下 (%)	11時間超 (%)	無回答 (%)
企業規模(車両数)		1533	25.8	10.0	13.3	8.2	31.6	11.2
全体	20台以下	572	22.6	8.4	12.4	7.5	34.8	14.3
	21~50台	633	26.2	10.6	14.2	8.8	32.2	7.9
	51台以上	328	30.5	11.6	13.1	7.9	24.7	12.2

(1日の休息期間と地域)

**令和3年度調査**

休息期間と地域についてクロス集計したところ、「関東」が、休息期間を「8時間以下」との回答が多かった。

図表 43 1日の休息期間と地域のクロス集計

		休息期間						
		全体 (n数)	8時間以下 (%)	8時間超9時間以下 (%)	9時間超10時間以下 (%)	10時間超11時間以下 (%)	11時間超 (%)	無回答 (%)
地域		1553	25.9	10.1	13.3	8.0	31.4	11.3
全体	北海道	80	25.0	13.8	16.3	5.0	31.3	8.8
	東北	148	16.9	8.8	11.5	8.1	35.1	19.6
	関東	397	24.9	15.4	16.4	9.8	23.2	10.3
	北陸信越	88	22.7	10.2	10.2	12.5	35.2	9.1
	中部	196	37.2	7.7	11.7	7.7	27.0	8.7
	近畿	194	25.3	6.7	12.9	6.2	39.7	9.3
	中国	113	28.3	14.2	8.8	2.7	35.4	10.6
	四国	71	40.8	5.6	12.7	1.4	33.8	5.6
	九州	266	21.1	5.6	13.2	10.5	35.0	14.7

(1日の休息期間と年齢)

**令和3年度調査**

休息期間と年齢についてクロス集計したところ、「40歳以上50歳未満」が、休息期間を「11時間超」との回答が多かった。

図表 44 1日の休息期間と年齢のクロス集計

		休息期間						
		全体 (n数)	8時間以下 (%)	8時間超9時間以下 (%)	9時間超10時間以下 (%)	10時間超11時間以下 (%)	11時間超 (%)	無回答 (%)
年齢		1708	26.3	10.2	13.5	7.8	31.1	11.1
全体	40歳未満	302	27.8	11.6	15.6	6.3	24.2	14.6
	40歳以上50歳未満	588	28.2	10.2	13.4	8.8	32.1	7.1
	50歳以上60歳未満	579	26.9	10.4	13.8	7.1	31.4	10.4
	60歳以上	239	18.0	7.9	10.0	9.2	36.4	18.4

(1日の休息期間と年収)

**令和3年度調査**

休息期間と年収についてクロス集計したところ、「200万円以上400万円未満」が、休息期間を「11時間超」との回答が多かった。

図表 45 1日の休息期間と年収のクロス集計

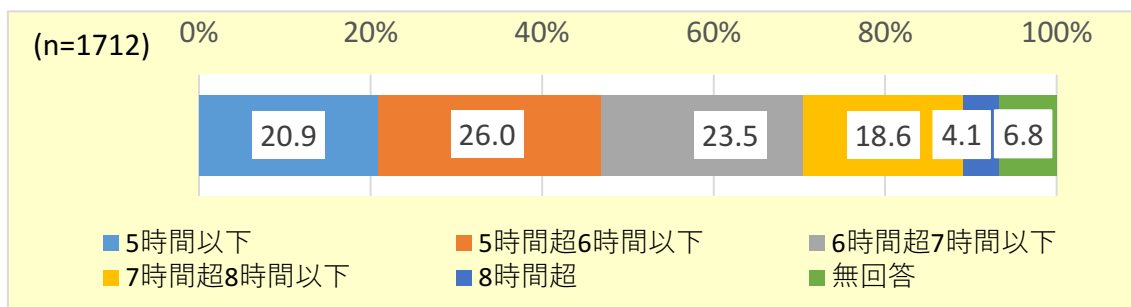
		休息期間						
		全体 (n数)	8時間以下 (%)	8時間超9時間以下 (%)	9時間超10時間以下 (%)	10時間超11時間以下 (%)	11時間超 (%)	無回答 (%)
年収		1706	26.4	10.1	13.5	7.9	31.1	11.0
全体	200万円未満	32	9.4	3.1	3.1	6.3	28.1	50.0
	200万円以上～400万円未満	806	18.6	7.8	14.0	9.4	39.0	11.2
	400万円以上～600万円未満	783	33.8	12.9	12.8	6.6	24.6	9.2
	600万円以上～800万円未満	82	39.0	8.5	18.3	4.9	18.3	11.0
	800万円以上	3	-	33.3	33.3	-	-	33.3

(睡眠時間)

**令和3年度調査**

自動車運転者に対して、睡眠時間を尋ねたところ、「5時間超6時間以下」が26.0%と最も多く、次いで「6時間超7時間以下」が23.5%、「5時間以下」が20.9%であった。

図表 46 睡眠時間



(睡眠時間と休息期間)

**令和3年度調査**

睡眠時間と休息期間についてクロス集計したところ、「8時間以下」が、睡眠時間を「5時間以下」との回答が多かった。

図表 47 睡眠時間と休息期間のクロス集計

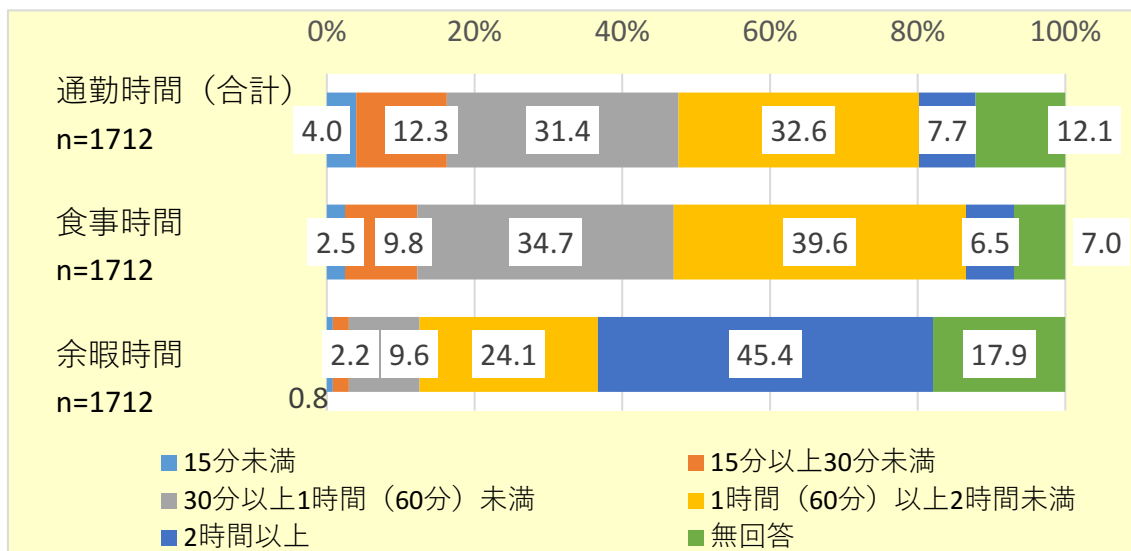
		睡眠時間						
		全体 (n数)	5時間以下 (%)	5時間超6時間以下 (%)	6時間超7時間以下 (%)	7時間超8時間以下 (%)	8時間超 (%)	無回答 (%)
休息期間		1522	21.3	27.3	25.2	18.7	3.5	3.9
全体	8時間以下	451	51.4	26.8	8.6	2.0	-	11.1
	8時間超9時間以下	174	21.3	46.6	26.4	4.6	0.6	0.6
	9時間超10時間以下	231	7.8	38.5	33.8	17.7	0.4	1.7
	10時間超11時間以下	134	7.5	25.4	38.8	26.9	1.5	-
	11時間超	532	5.1	17.1	31.6	35.9	9.4	0.9

(睡眠時間を除く休息期間)

**令和3年度調査**

睡眠時間を除く休息期間の内訳は以下のとおりであった。

図表 48 睡眠時間を除く休息期間の内訳



#### (4) 1か月の拘束時間

ア) 事業者

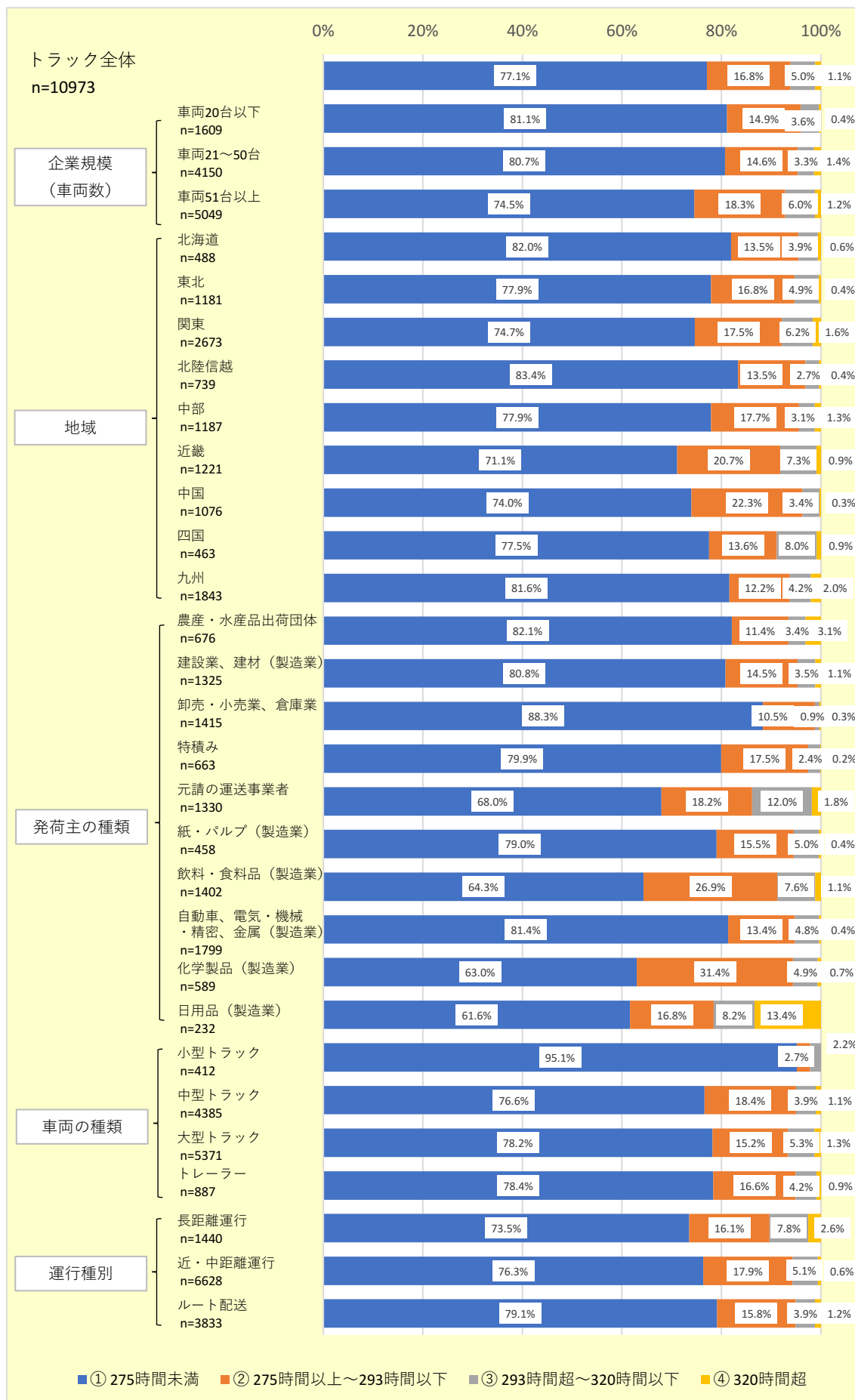
(1か月の拘束時間)

##### **令和3年度調査**

1か月の拘束時間については原則293時間が限度と定められているが、通常期における、全体の1か月の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、「275時間未満」の自動車運転者の割合が77.1%と最も多く、次いで「275時間以上～293時間以下」が16.8%、「293時間超～320時間以下」が5.0%であった。

また、地域に関しては「近畿」が、発荷主の種類に関しては「日用品（製造業）」が、車両の種類に関しては「中型トラック」が、運行種別では長距離運行が1か月の拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 49 1か月の拘束時間別の自動車運転者数（通常期）

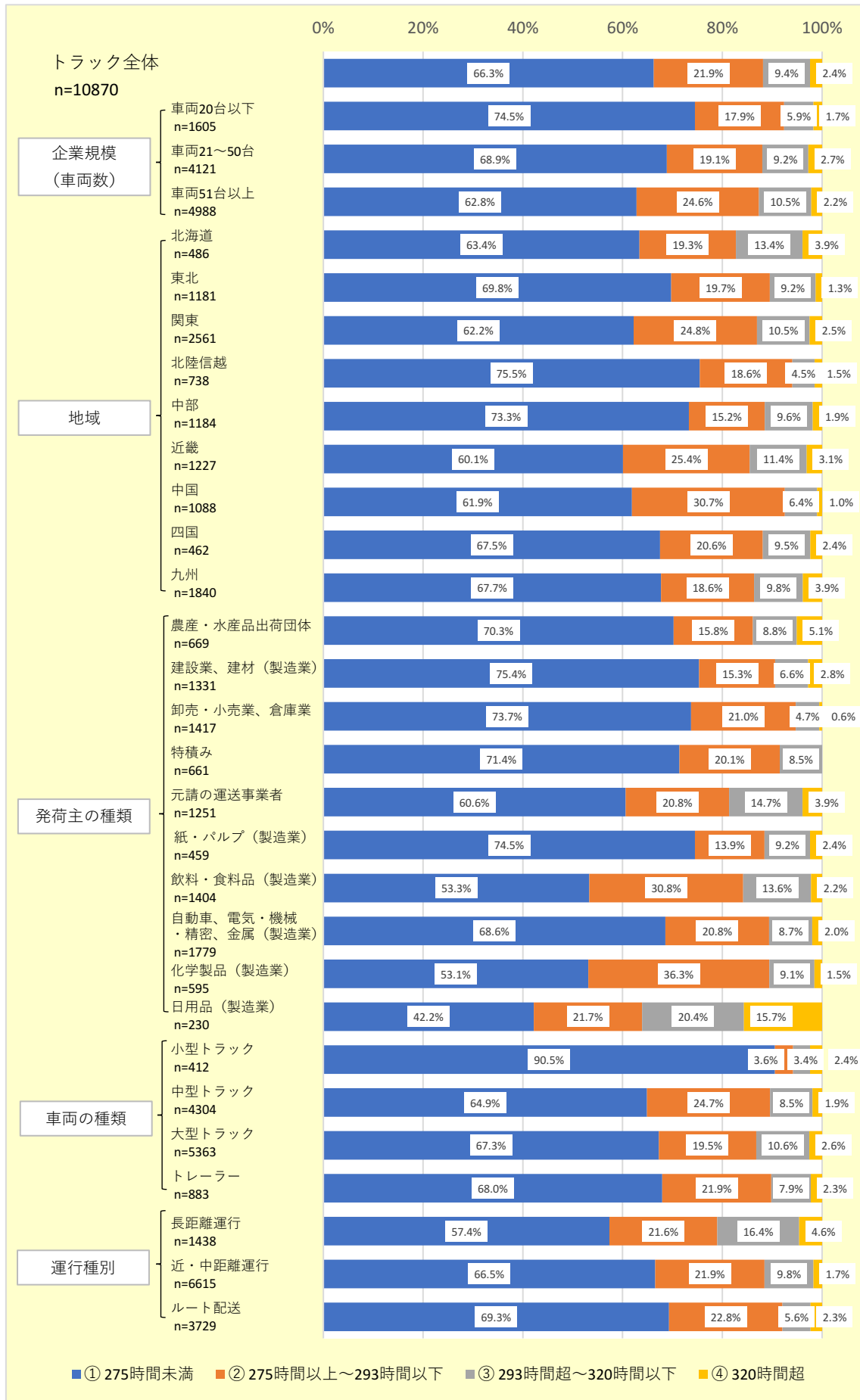


繁忙期における、全体の1か月の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、「275時間未満」が66.3%と最も多く、次いで「275時間以上～293時間以下」が21.9%、「293時間超～320時間以下」が9.4%であった。

また、企業規模(車両数)に関しては「車両51台以上」が、地域に関しては「近畿」が、発荷主の種類に関しては「日用品(製造業)」が、車両の種類に関しては「中型トラック」が、運行種別に関しては「長距離運行」が、1か月の拘束時間が長い傾向が見られた。

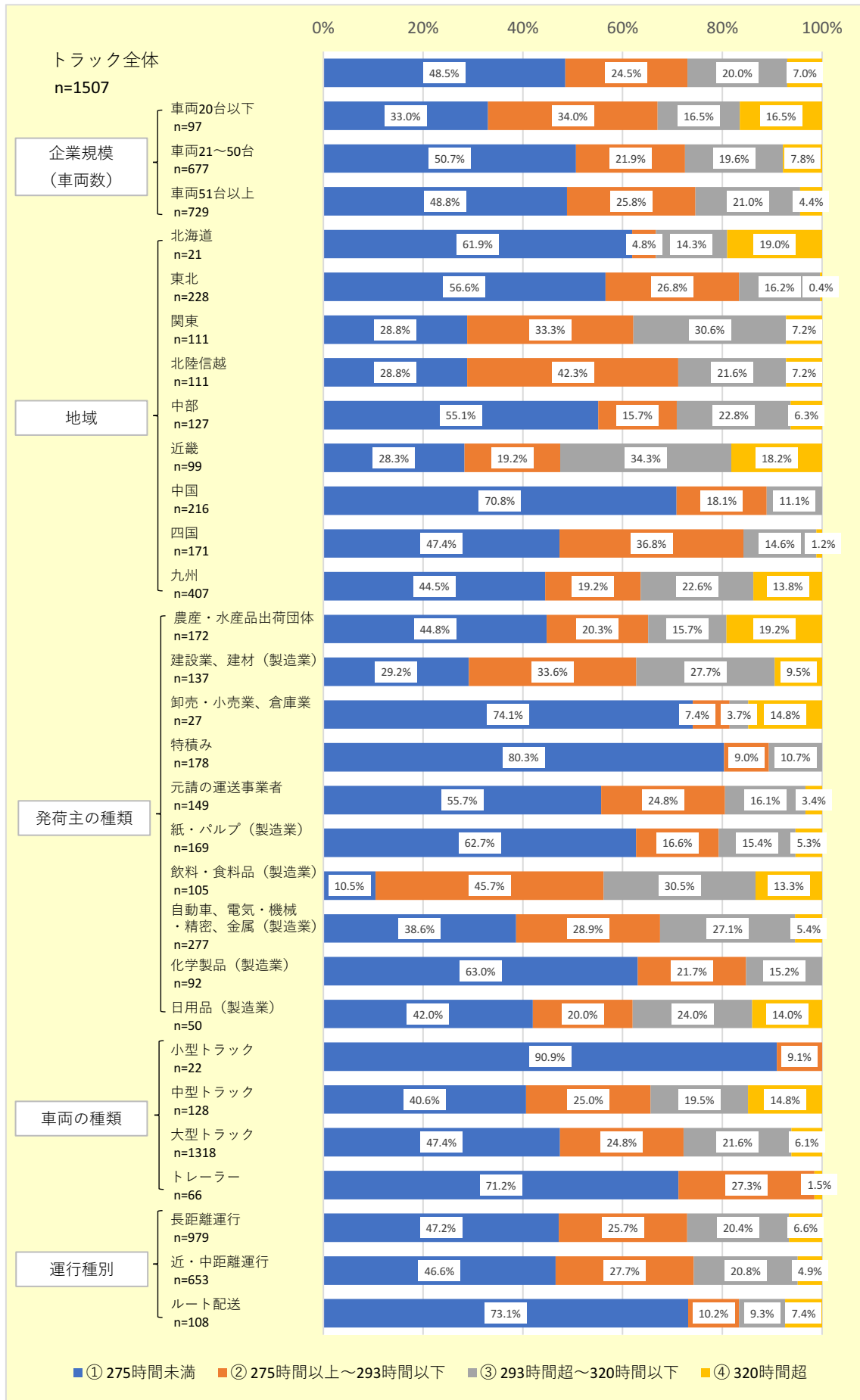
なお、繁忙期において長距離運行に従事する自動車運転者に絞り1か月の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では、「275時間未満」が48.5%と最も多く、次いで「275時間以上～293時間以下」が24.5%、「293時間超～320時間以下」が20.0%であった。

図表 50 1か月の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）





図表 51 1か月の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）（長距離）



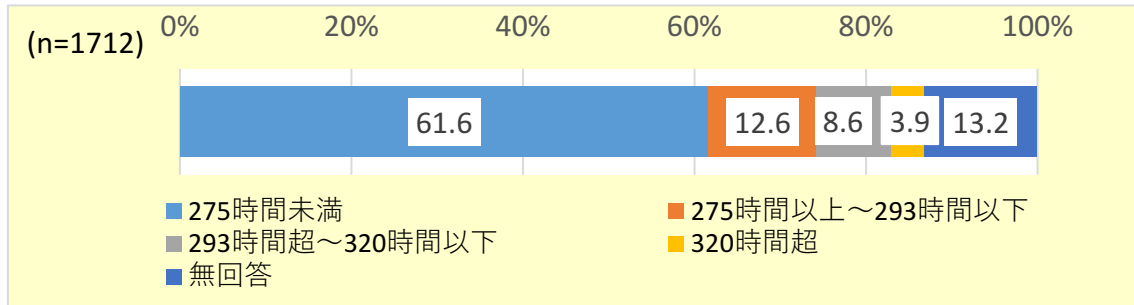
イ) 自動車運転者

(1か月の拘束時間)

**令和3年度調査**

1か月の拘束時間については原則 293 時間が限度と定められているが、自動車運転者に対して、最も長かった1か月の拘束時間を尋ねたところ、「275 時間未満」が 61.6%と最も多く、次いで「275 時間以上～293 時間以下」が 12.6%、「293 時間超～320 時間以下」が 8.6%、「320 時間超」が 3.9%であった。

図表 52 最も長かった1か月の拘束時間



(1か月の拘束時間と組合の有無)

**令和3年度調査**

最も長かった1か月の拘束時間と組合の有無についてクロス集計したところ、「労働組合はない」が、1か月の拘束時間を「275 時間未満」との回答が多かった。

図表 53 最も長かった1か月の拘束時間と組合の有無のクロス集計

		1か月の拘束時間					
		全体	275時間未満	275時間以上～293時間以下	293時間超～320時間以下	320時間超	無回答
組合の有無		(n数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
全体	労働組合がある	325	62.5	12.0	8.3	3.1	14.2
	労働組合はない	1381	61.4	12.8	8.8	4.1	13.0

(1か月の拘束時間と企業規模(車両数))

**令和3年度調査**

最も長かった1か月の拘束時間と企業規模(車両数)についてクロス集計したところ、「20台以下」が、1か月の拘束時間を「275 時間未満」との回答が多かった。

図表 54 最も長かった1か月の拘束時間と企業規模（車両数）のクロス集計

		1か月の拘束時間					無回答
		全体 (n数)	275時間未 満 (%)	275時間以 上～293時 間以下 (%)	293時間超 ～320時間 以下 (%)	320時間超 (%)	
企業規模(車両数)		1533	61.8	12.1	8.8	4.1	13.2
全体	20台以下	572	69.8	4.5	5.4	1.9	18.4
	21～50台	633	60.5	16.1	8.7	4.6	10.1
	51台以上	328	50.3	17.7	14.9	7.0	10.1

(1か月の拘束時間と地域)

### 令和3年度調査

最も長かった1か月の拘束時間と地域についてクロス集計したところ、「関東」が、1か月の拘束時間を「275時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 55 最も長かった1か月の拘束時間と地域のクロス集計

		1か月の拘束時間					無回答
		全体 (n数)	275時間未 満 (%)	275時間以 上～293時 間以下 (%)	293時間超 ～320時間 以下 (%)	320時間超 (%)	
全体		1553	61.7	12.2	8.6	4.1	13.5
全体	北海道	80	50.0	13.8	17.5	3.8	15.0
	東北	148	62.2	13.5	7.4	2.0	14.9
	関東	397	62.2	14.6	8.6	3.5	11.1
	北陸信越	88	59.1	15.9	4.5	2.3	18.2
	中部	196	66.8	11.7	7.1	2.6	11.7
	近畿	194	64.9	7.7	9.3	6.2	11.9
	中国	113	69.9	13.3	4.4	-	12.4
	四国	71	45.1	15.5	12.7	7.0	19.7
	九州	266	59.8	8.3	9.0	7.5	15.4

(1か月の拘束時間と年齢)

### 令和3年度調査

最も長かった1か月の拘束時間と年齢についてクロス集計したところ、「40歳以上50歳未満」が、1か月の拘束時間を「275時間未満」との回答が多かった。

図表 56 最も長かった1か月の拘束時間と年齢のクロス集計

		1か月の拘束時間					無回答
		全体 (n数)	275時間未 満 (%)	275時間以 上～293時 間以下 (%)	293時間超 ～320時間 以下 (%)	320時間超 (%)	
年齢		1708	61.8	12.6	8.7	3.9	13.1
全体	40歳未満	302	61.3	13.6	8.9	4.3	11.9
	40歳以上50歳未満	588	61.4	14.8	8.3	4.1	11.4
	50歳以上60歳未満	579	61.8	11.9	9.7	3.1	13.5
	60歳以上	239	63.2	7.9	6.7	4.6	17.6

(1か月の拘束時間と年収)

### 令和3年度調査

最も長かった1か月の拘束時間と年収についてクロス集計したところ、「200万円以上400万円未満」が、1か月の拘束時間を「275時間未満」との回答が多かった。

図表 57 最も長かった1か月の拘束時間と年収のクロス集計

		1か月の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	275時間未 満 (%)	275時間以 上～293時 間以下 (%)	293時間超 ～320時間 以下 (%)	320時間超 (%)	
年収		1706	61.7	12.7	8.6	3.9	13.1
全体	200万円未満	32	71.9	-	3.1	-	25.0
	200万円以上～400万円未満	806	67.5	9.7	5.7	2.6	14.5
	400万円以上～600万円未満	783	54.9	15.8	12.3	5.2	11.7
	600万円以上～800万円未満	82	65.9	15.9	3.7	6.1	8.5
	800万円以上	3	66.7	33.3	-	-	-

## (5) 1年間の拘束時間

### ア) 事業者

(1年間の拘束時間)

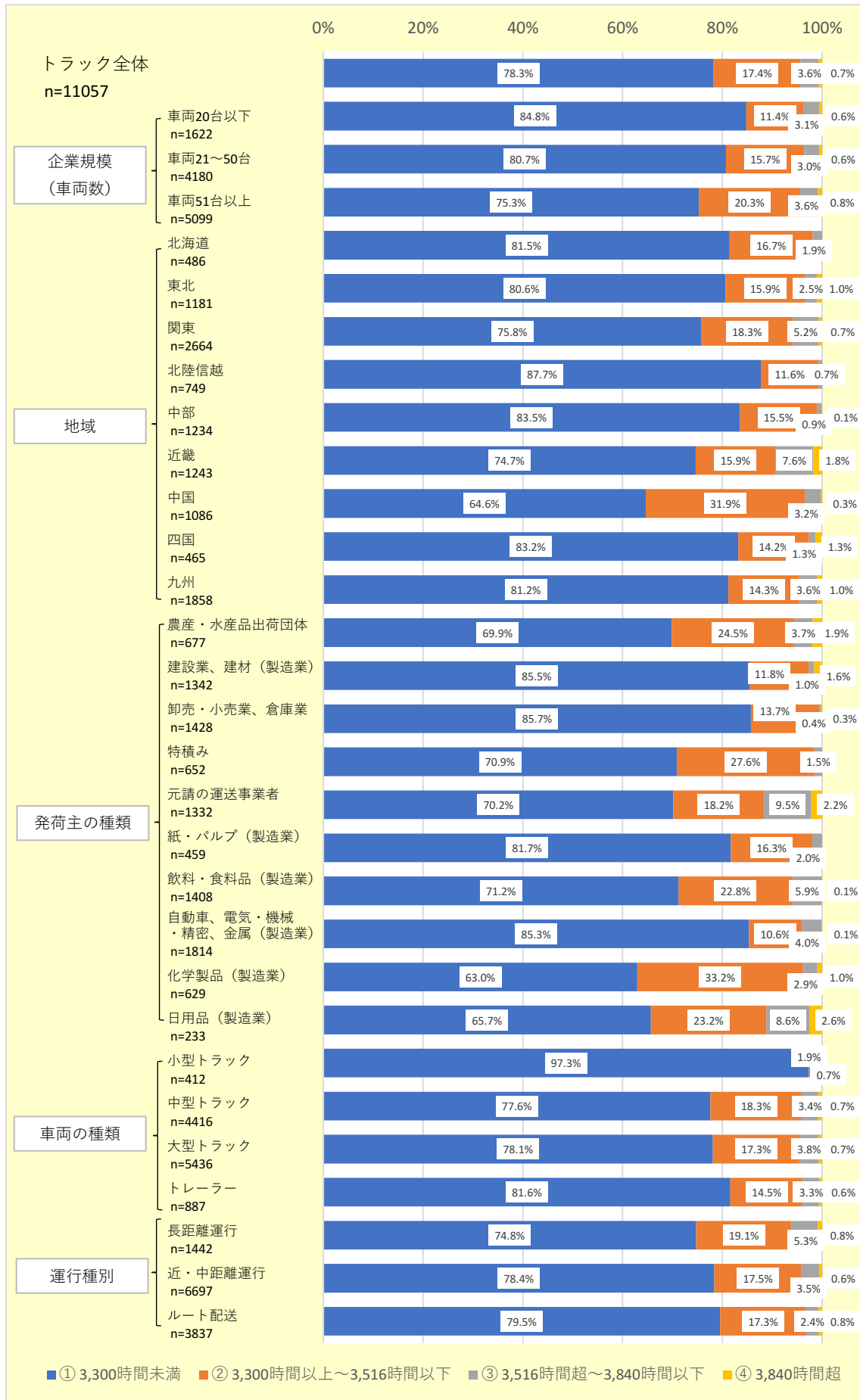
#### **令和3年度調査**

1年間の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「3300時間未満」が78.3%と最も多く、次いで「3300時間以上～3516時間以下」が17.4%、「3516時間超～3840時間以下」が3.6%であった。

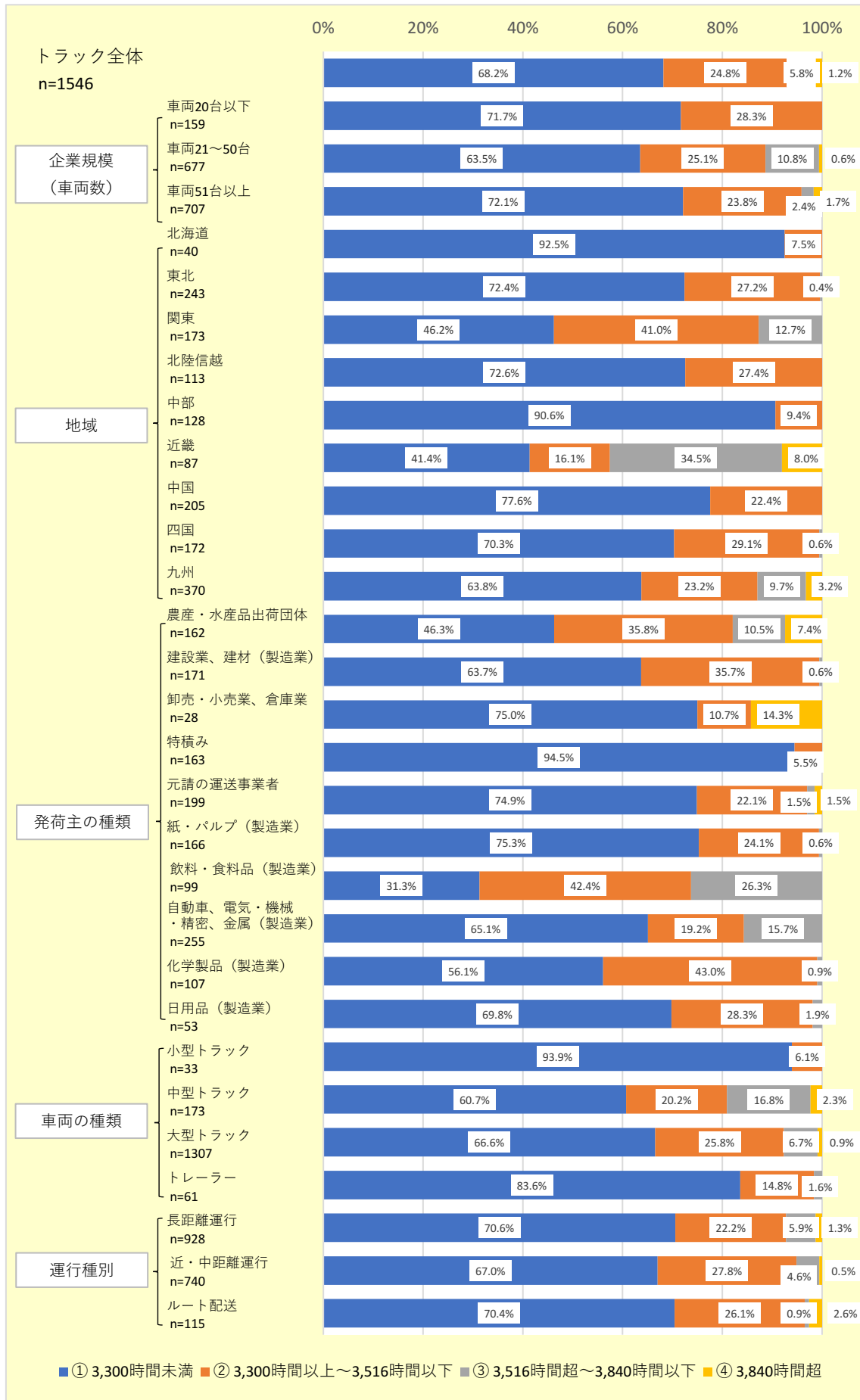
また、地域に関しては「中国」が、発荷主の種類に関しては「化学製品（製造業）」が、車両の種類に関しては「中型トラック」が、運行種別に関しては長距離運行が1年間の拘束時間が長い傾向が見られた。

なお、長距離運行に従事する自動車運転者に絞り1年間の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「3300時間未満」が68.2%と最も多く、次いで「3300時間以上～3516時間以下」が24.8%、「3516時間超～3840時間以下」が5.8%であった。

図表 58 1年間の拘束時間別の自動車運転者数



図表 59 1年間の拘束時間別の自動車運転者数（長距離）



## (6) 1 運行の運転時間

ア) 事業者

(1 運行の運転時間)

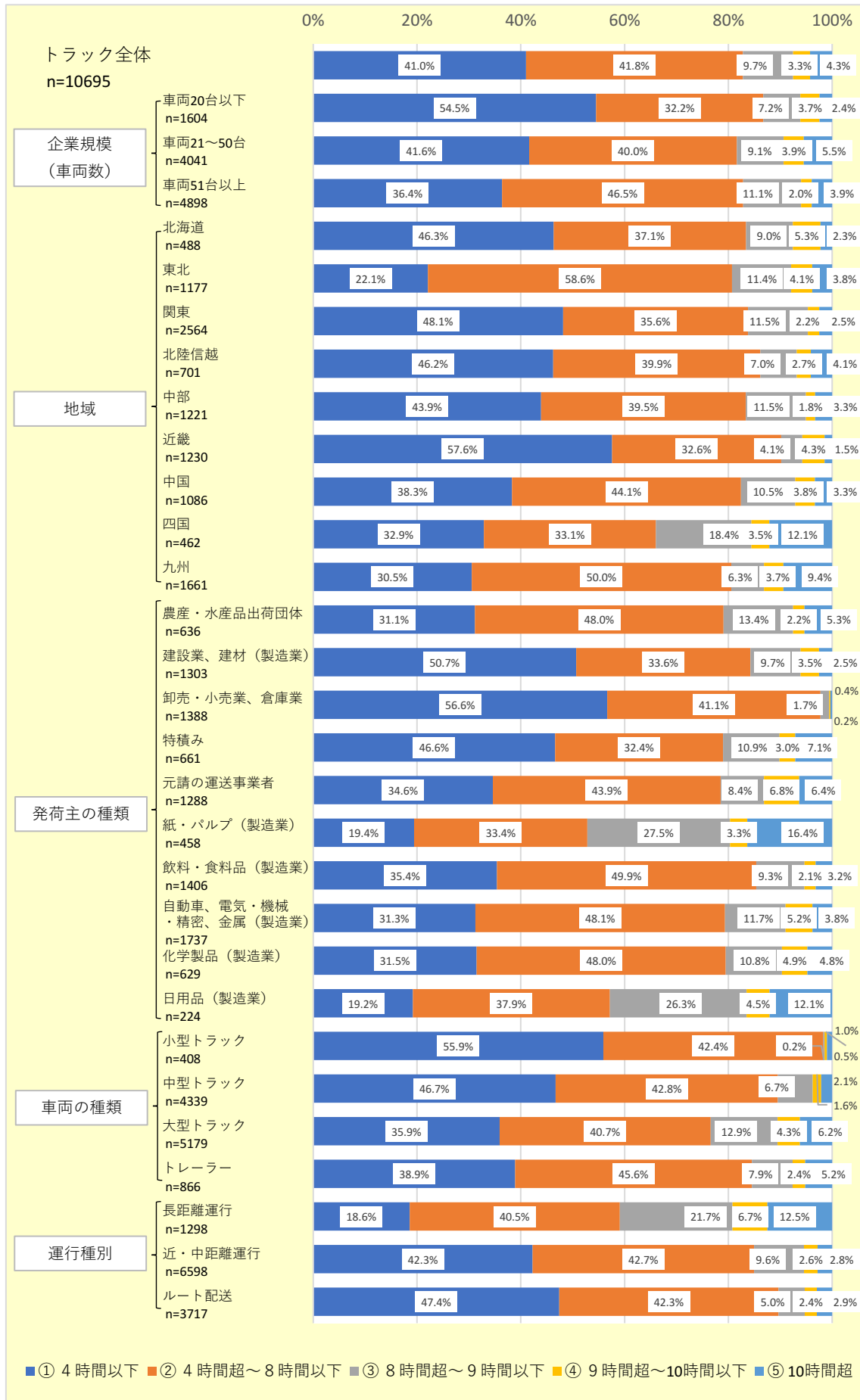
### 令和3年度調査

1日の運転期間は2日平均で9時間が限度と定められているが、通常期における、1運行の運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「4時間超～8時間以下」が41.8%と最も多く、次いで「4時間以下」が41.0%、「8時間超～9時間以下」が9.7%であった。

また、企業規模(車両数)に関しては「車両51台以上」が、地域に関しては「東北」が、発荷主の種類に関しては「日用品(製造業)」が、車両の種類に関しては「大型トラック」が、運行種別に関しては「長距離運行」が、1運行の運転時間が長い傾向が見られた。



図表 60 1 運行の運転時間（通常期）

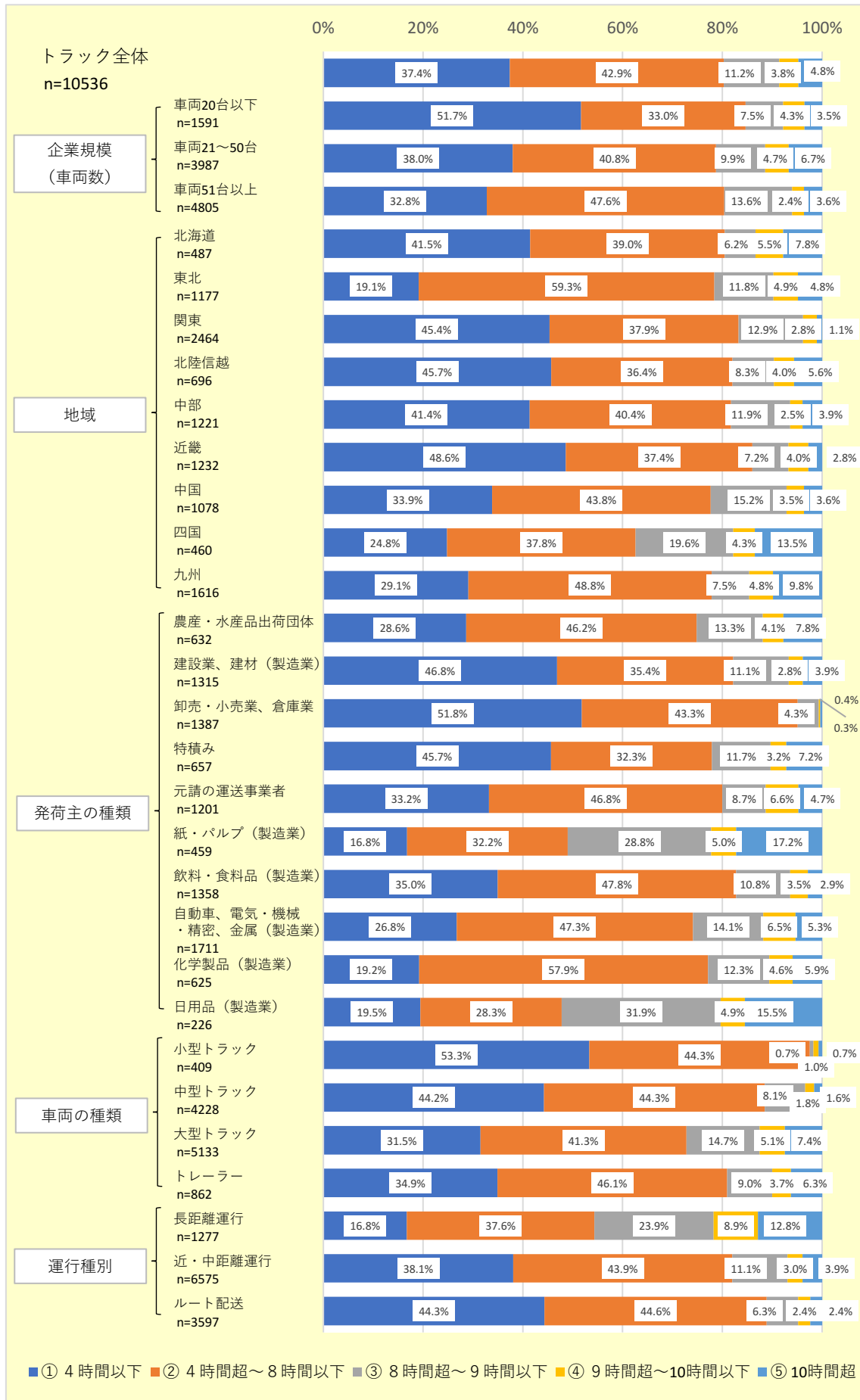


繁忙期における1運行の運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「4時間超～8時間以下」が42.9%と最も多く、次いで「4時間以下」が37.4%、「8時間超～9時間以下」が11.2%であった。

また、企業規模(車両数)に関しては「車両51台以上」が、地域に関しては「東北」が、発荷主の種類に関しては「紙・パルプ(製造業)」が、車両の種類に関しては「大型トラック」が、運行種別に関しては「長距離運行」が1運行の運転時間が長い傾向が見られた。

なお、繁忙期において長距離運行に従事する自動車運転者に絞り1運行の運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「4時間超～8時間以下」の自動車運転者の割合が31.7%と最も高く、次いで「8時間超～9時間以下」が30.3%、「10時間超」が21.8%、であった。

図表 61 1 運行の運転時間（繁忙期）



図表 62 1 運行の運転時間（繁忙期）（長距離）



## (7) 2週間を平均した1週当たりの運転時間

### ア) 事業者

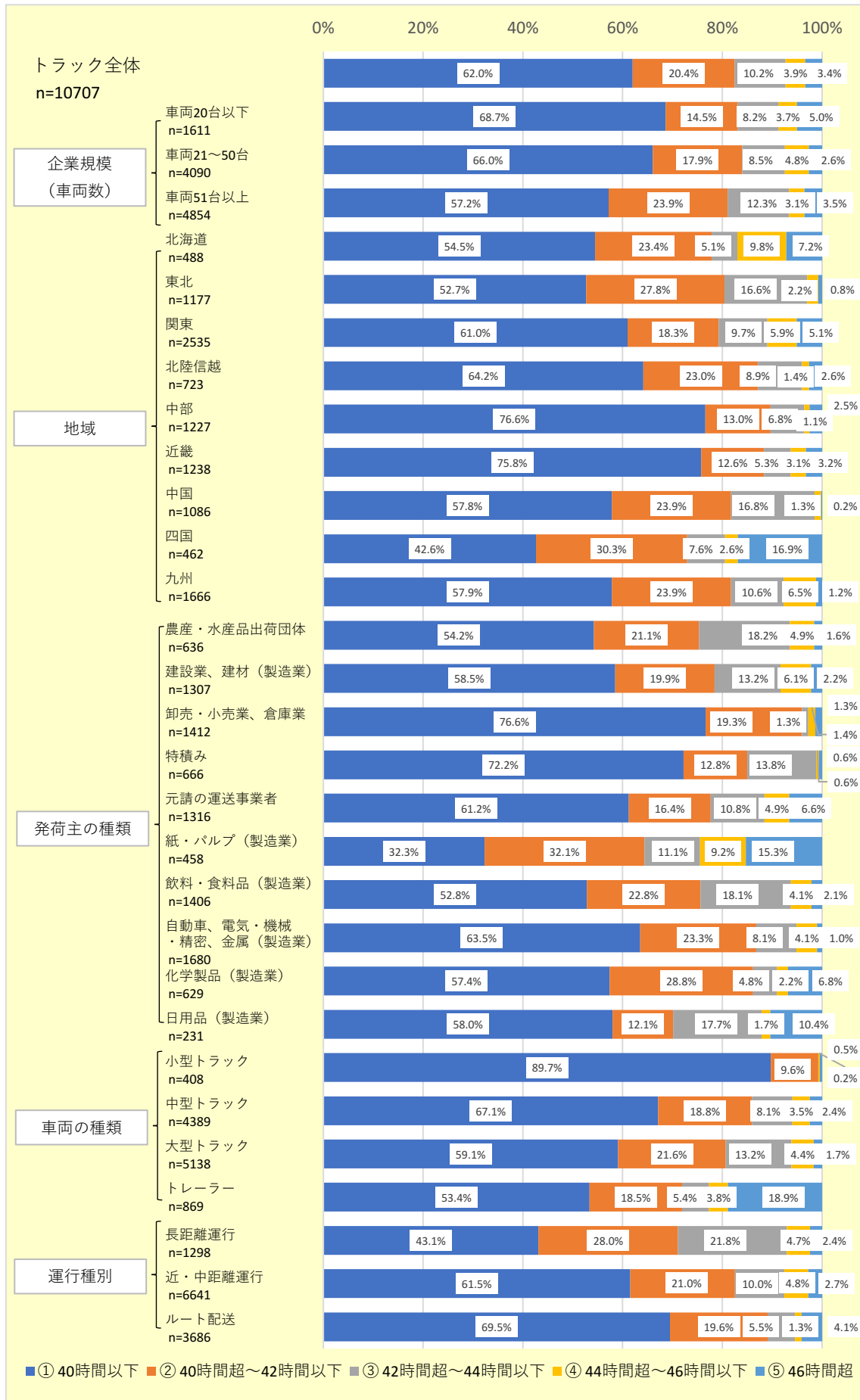
#### (2週間を平均した1週当たりの運転時間)

##### **令和3年度調査**

2週間を平均した1週当たりの運転時間は44時間が限度と定められているが、通常期における、2週間を平均した1週当たりの運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「40時間以下」が62.0%と最も多く、次いで「40時間超～42時間以下」が20.4%、「42時間超～44時間以下」が10.2%であった。

また、企業規模(車両数)に関しては「車両51台以上」が、地域に関しては「四国」が、発荷主の種類に関しては「紙・パルプ(製造業)」が、車両の種類に関しては「トレーラー」が、運行種別に関しては「長距離運行」が、2週間を平均した1週当たりの運転時間が長い傾向が見られた。

図表 63 2週間を平均した1週当たりの運転時間（通常期）

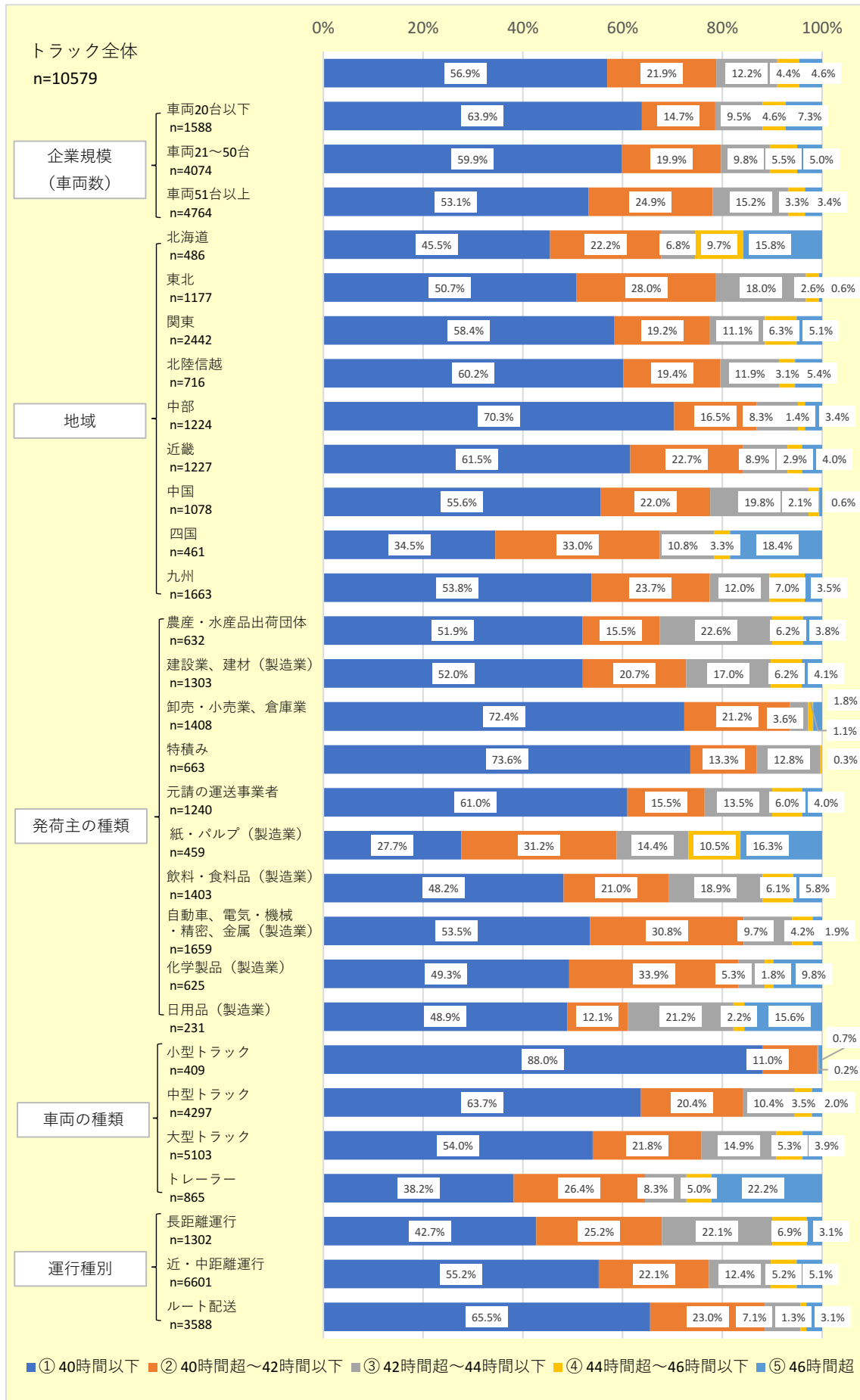


繁忙期における、2週間を平均した1週当たりの運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「40時間以下」が56.9%と最も多く、次いで「40時間超～42時間以下」が21.9%、「42時間超～44時間以下」が12.2%であった。

また、企業規模(車両数)に関しては「車両51台以上」が、地域に関しては「四国」が、発荷主の種類に関しては「紙・パルプ(製造業)」が、車両の種類に関しては「トレーラー」が、運行種別に関しては「長距離運行」が、2週間を平均した1週当たりの運転時間が長い傾向が見られた。

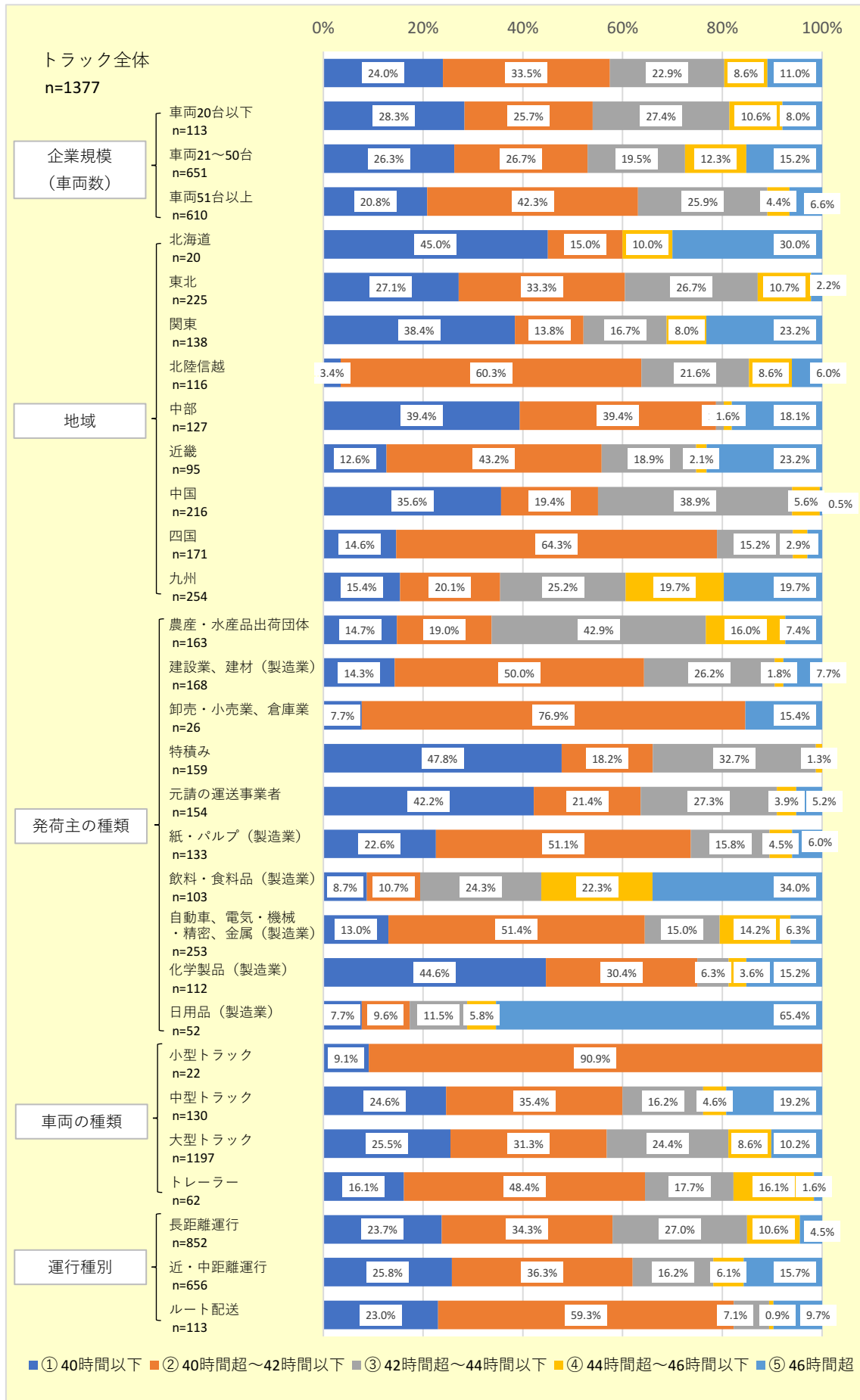
なお、繁忙期において長距離運行に従事する自動車運転者に絞り2週間を平均した1週当たりの運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ全体では「40時間超～42時間以下」が33.5%と最も多く、次いで「40時間以下」が24.0%、「42時間超～44時間以下」が22.9%であった。

図表 64 2週間を平均した1週当たりの運転時間（繁忙期）





図表 65 2週間を平均した1週当たりの運転時間（繁忙期）（長距離）



## (8) 連続運転時間

ア) 事業者

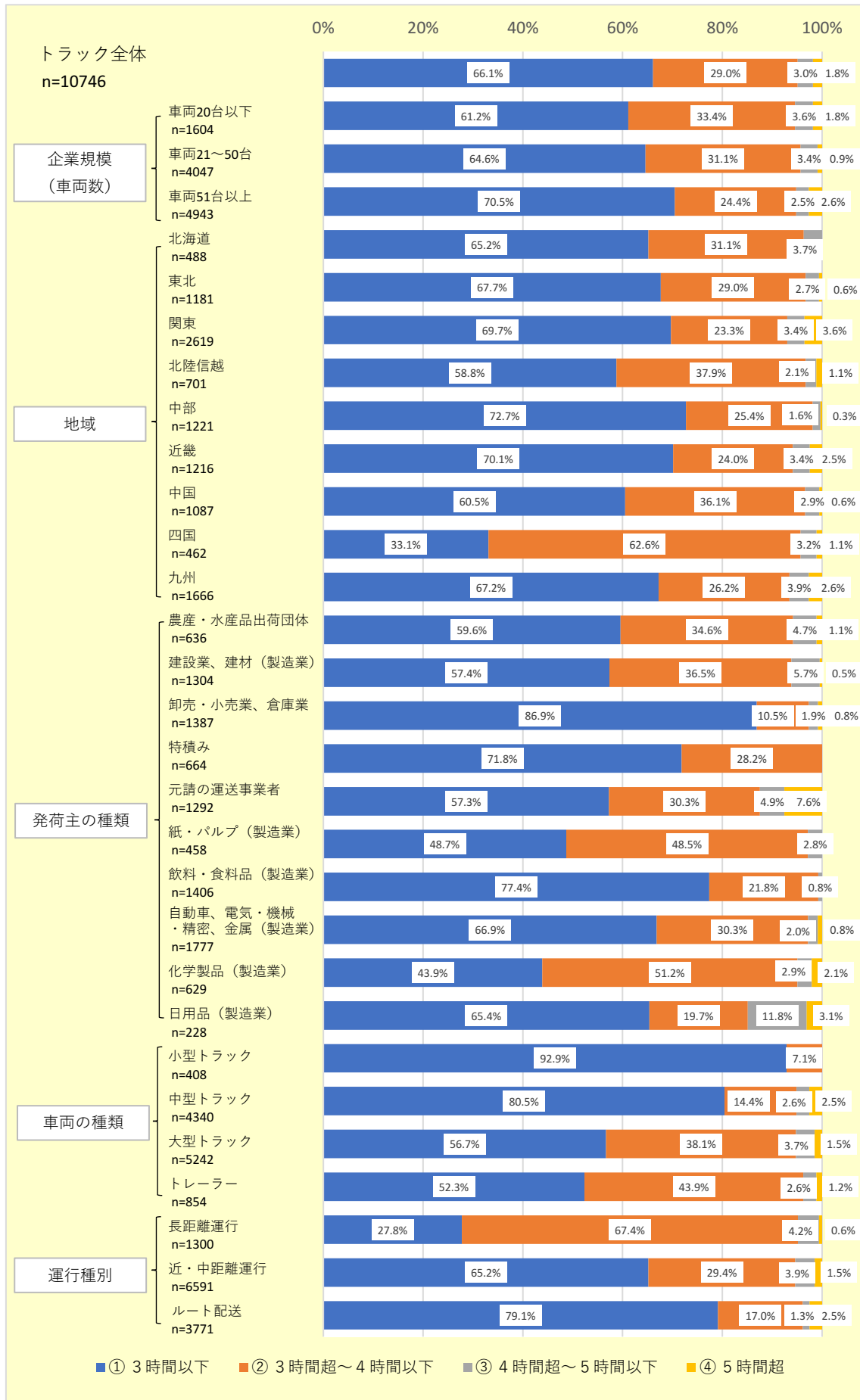
(連続運転時間)

### 令和3年度調査

連続運転時間は4時間が限度と定められているが、通常期における最も長い連続運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「3時間以下」が66.1%と最も多く、次いで「3時間超～4時間以下」が29.0%、「4時間超～5時間以下」が3.0%であった。

また、地域に関しては「四国」が、発荷主の種類に関しては「化学製品（製造業）」が、車両の種類に関しては「トレーラー」が、運行種別に関しては「長距離運行」が、連続運転時間が長い傾向が見られた。

図表 66 最も長い連続運転時間別の自動車運転者数（通常期）

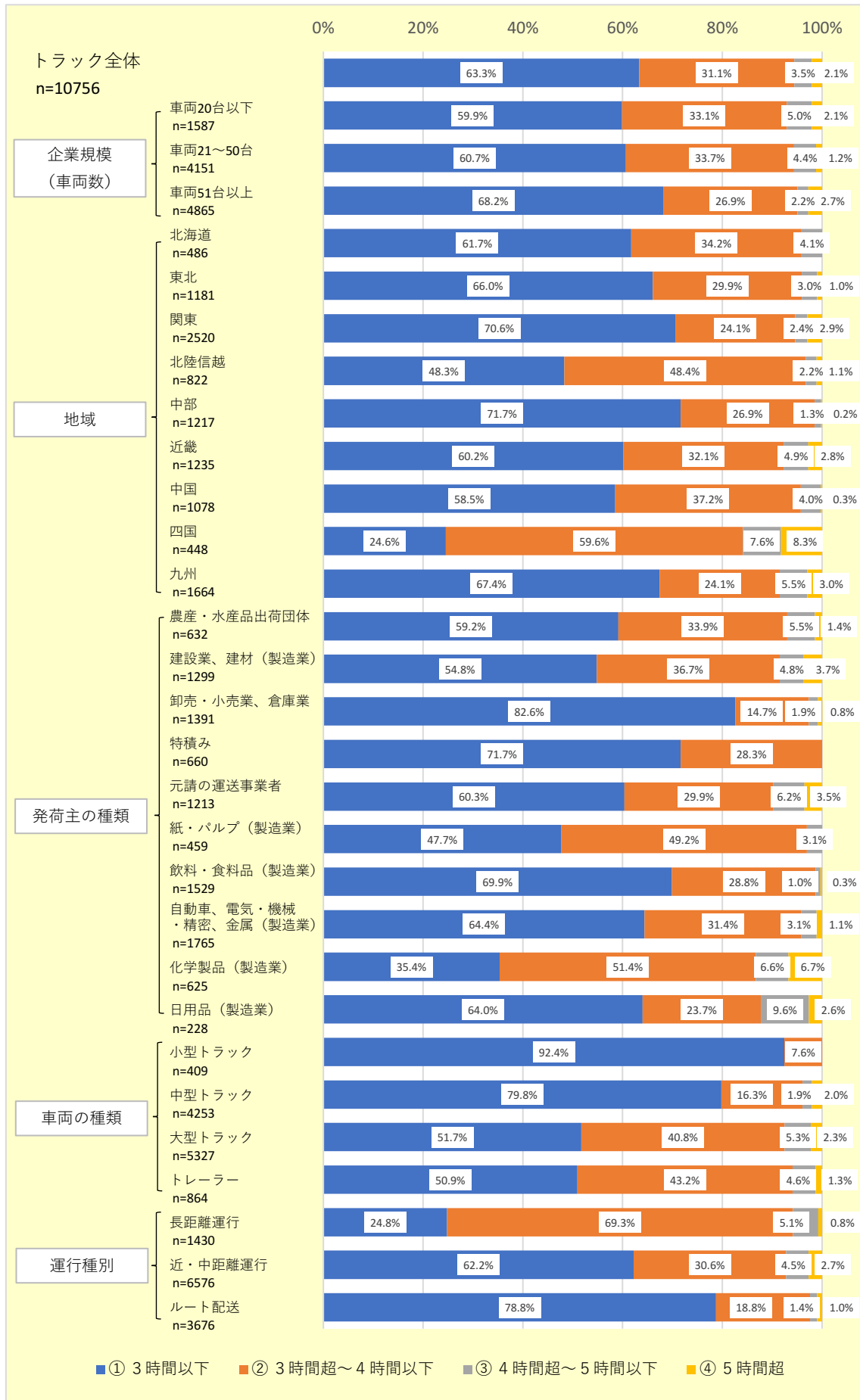


繁忙期における最も長い連続運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「3時間以下」が63.3%と最も多く、次いで「3時間超～4時間以下」が31.1%、「4時間超～5時間以下」が3.5%であった。

また、地域に関しては「四国」が、発荷主の種類に関しては「化学製品（製造業）」が、車両の種類に関しては「トレーラー」が、運行種別に関しては「長距離運行」が、連続運転時間が長い傾向が見られた。

なお、繁忙期において長距離運行に従事する自動車運転者に絞り最も長い連続運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「3時間超～4時間以下」が79.4%と最も多く、次いで「3時間以下」が8.8%、「4時間超～5時間以下」が7.6%であった。

図表 67 最も長い連続運転時間別の自動車運転者数（繁忙期）



図表 68 最も長い連続運転時間別の自動車運転者数（繁忙期）（長距離）



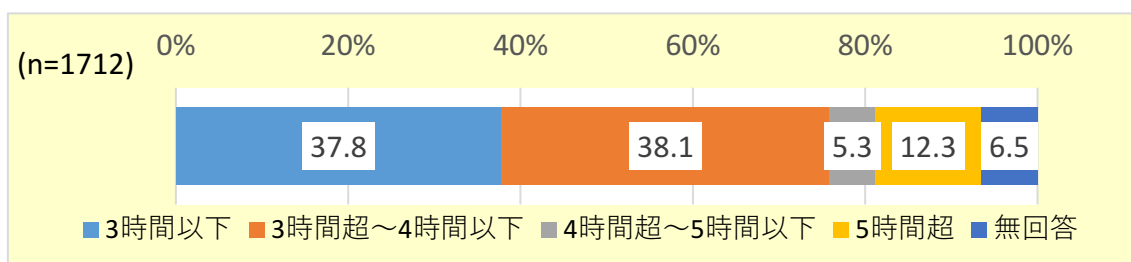
イ) 自動車運転者

(連続運転時間)

**令和3年度調査**

連続運転時間は4時間が限度と定められているが、自動車運転者に対して、最も長かった連続運転時間を尋ねたところ、「3時間超～4時間以下」が38.1%と最も多く、次いで「3時間以下」が37.8%、「5時間超」が12.3%であった。

図表 69 最も長かった連続運転時間



(連続運転時間と組合の有無)

**令和3年度調査**

最も長かった連続運転時間と組合の有無についてクロス集計したところ、「労働組合はない」が、最も長かった連続運転時間を「3時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 70 最も長かった連続運転時間と組合の有無のクロス

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4時間以下 (%)	4時間超～5時間以下 (%)	5時間超 (%)	無回答 (%)
組合の有無		1706	37.8	38.1	5.2	12.4	6.5
全体	労働組合がある	325	32.6	49.2	2.8	9.8	5.5
	労働組合はない	1381	39.0	35.5	5.8	13.0	6.7

(連続運転時間と企業規模(車両数))

**令和3年度調査**

最も長かった連続運転時間と企業規模(車両数)についてクロス集計したところ「21～50台」が、最も長かった連続運転時間を「3時間以下」及び「3時間超～4時間以下」との回答が多かった。

図表 71 最も長かった連続運転時間と企業規模(車両数)のクロス

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4時間以下 (%)	4時間超～5時間以下 (%)	5時間超 (%)	無回答 (%)
企業規模(車両数)		1533	37.3	38.2	5.2	12.8	6.6
全体	20台以下	572	37.2	36.9	3.3	12.6	10.0
	21～50台	633	38.4	38.4	5.2	13.6	4.4
	51台以上	328	35.4	39.9	8.2	11.6	4.9

(連続運転時間と地域)

**令和3年度調査**

最も長かった連続運転時間と地域についてクロス集計したところ、「関東」が、連続運転時間を「3時間以下」との回答が多かった。

図表 72 最も長かった連続運転時間と地域のクロス

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4 時間以下 (%)	4時間超～5 時間以下 (%)	5時間超 (%)	無回答 (%)
地域		1553	37.2	38.2	5.0	12.9	6.6
全体	北海道	80	25.0	53.8	3.8	15.0	2.5
	東北	148	34.5	43.9	2.7	10.1	8.8
	関東	397	40.8	35.0	6.0	12.3	5.8
	北陸信越	88	34.1	48.9	2.3	9.1	5.7
	中部	196	48.5	35.7	2.6	6.6	6.6
	近畿	194	42.3	26.3	8.8	17.5	5.2
	中国	113	31.0	50.4	7.1	5.3	6.2
	四国	71	21.1	50.7	7.0	12.7	8.5
	九州	266	33.1	33.5	3.8	20.7	9.0

(連続運転時間と年齢)

**令和3年度調査**

最も長かった連続運転時間と年齢についてクロス集計したところ、「40歳以上50歳未満」が、最も長かった連続運転時間を「3時間超～4時間以下」との回答が多かった。

図表 73 最も長かった連続運転時間と年齢のクロス

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4 時間以下 (%)	4時間超～5 時間以下 (%)	5時間超 (%)	無回答 (%)
年齢		1708	37.9	38.1	5.3	12.4	6.4
全体	40歳未満	302	43.7	31.5	7.0	11.9	6.0
	40歳以上50歳未満	588	39.6	41.0	3.7	11.2	4.4
	50歳以上60歳未満	579	32.6	40.9	6.4	13.5	6.6
	60歳以上	239	38.9	32.2	4.2	13.0	11.7

(連続運転時間と年収)

**令和3年度調査**

最も長かった連続運転時間と年収についてクロス集計したところ、「200万円以上400万円未満」が、連続運転時間を「3時間以下」との回答が多かった。

図表 74 最も長かった連続運転時間と年収のクロス

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4 時間以下 (%)	4時間超～5 時間以下 (%)	5時間超 (%)	無回答 (%)
年収		1706	37.8	38.2	5.3	12.3	6.4
全体	200万円未満	32	53.1	6.3	-	15.6	25.0
	200万円以上～400万円未満	806	45.5	30.5	3.8	11.8	8.3
	400万円以上～600万円未満	783	30.4	45.8	7.0	12.3	4.5
	600万円以上～800万円未満	82	26.8	51.2	4.9	17.1	-
	800万円以上	3	33.3	66.7	-	-	-



## (9) 1日の時間外労働時間

ア) 事業者

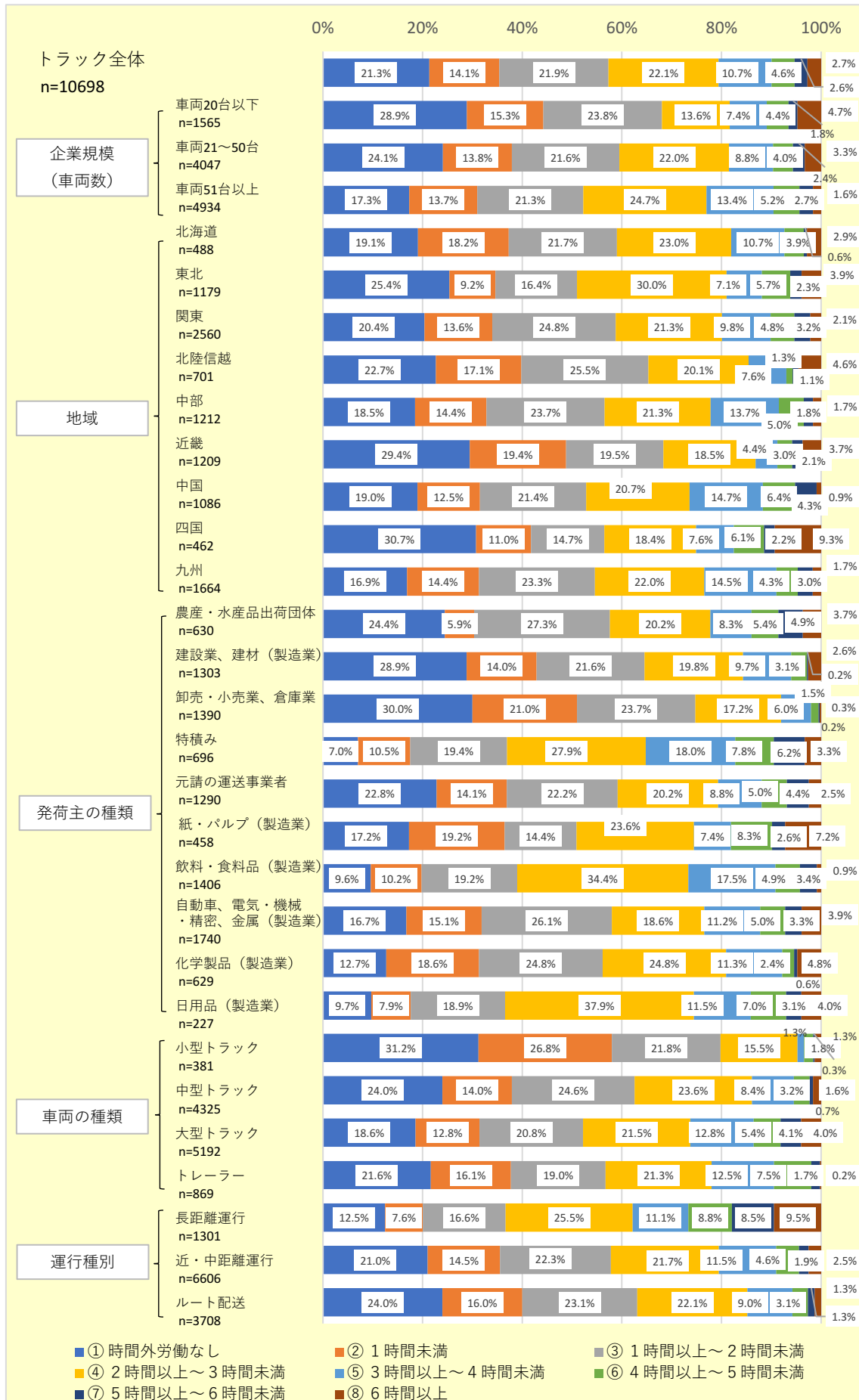
(1日の時間外労働時間)

### 令和3年度調査

通常期における1日の時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「2時間以上～3時間未満」の自動車運転者の割合が22.1%と最も多く、次いで「1時間以上～2時間未満」が21.9%、「時間外労働なし」が21.3%であった。

また、地域に関しては「東北」が、発荷主の種類に関しては「日用品（製造業）」が、車両の種類に関しては「大型トラック」が、運行種別に関しては「長距離運行」が、1日の時間外労働時間が長い傾向が見られた。

図表 75 1日の時間外労働時間別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における1日の時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「2時間以上～3時間未満」が24.3%と最も多く、次いで「1時間以上～2時間未満」が21.1%、「時間外労働なし」が16.1%であった。

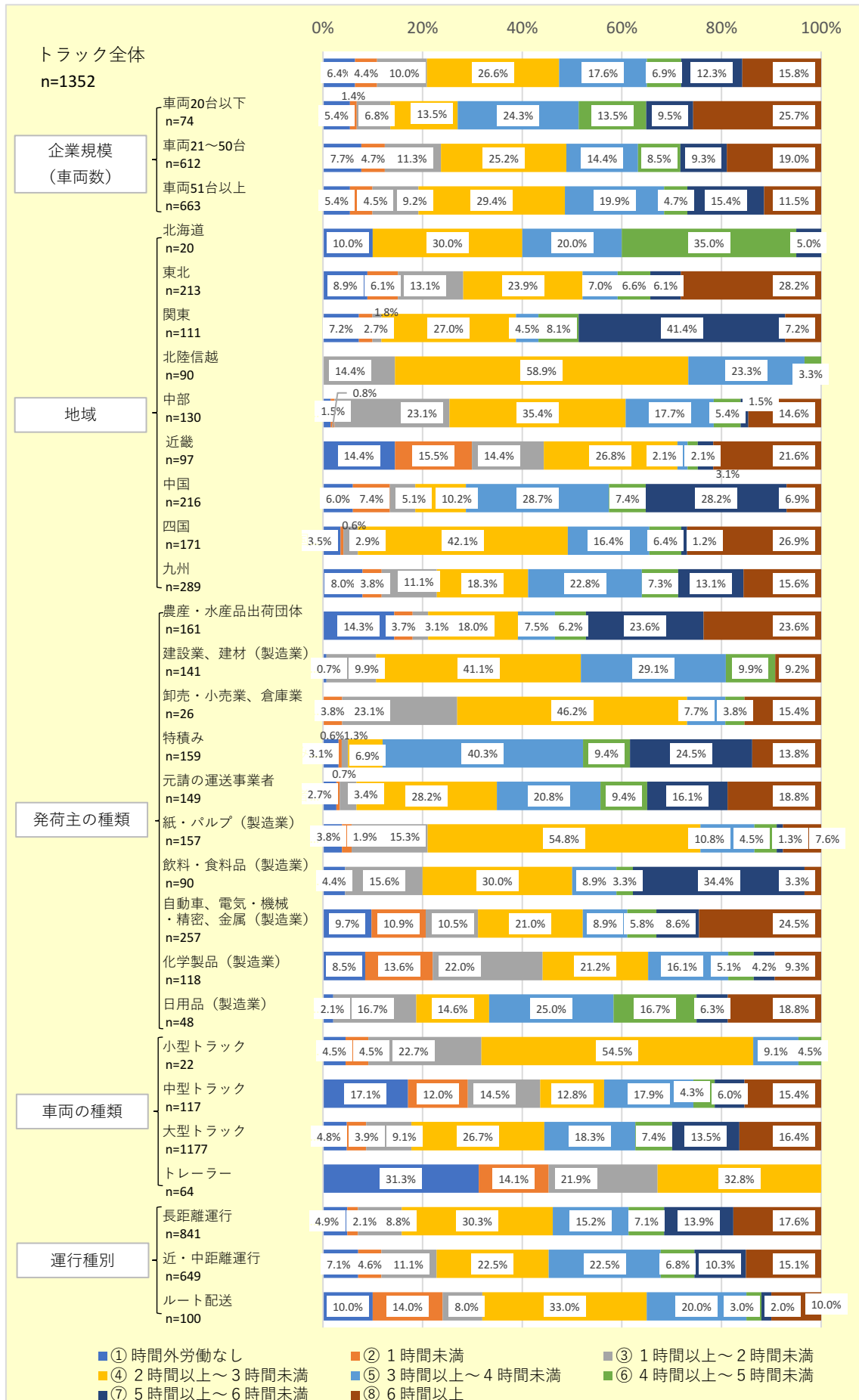
また、地域に関しては「四国」が、発荷主の種類に関しては「日用品（製造業）」が、車両の種類に関しては「大型トラック」が、運行種別に関しては「長距離運行」が1日の時間外労働時間が長い傾向が見られた。

なお、繁忙期において長距離運行に従事する自動車運転者に絞り1日の時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「2時間以上～3時間未満」が26.6%と最も多く、次いで「3時間以上～4時間未満」が17.6%、「6時間以上」が15.8%であった。

図表 76 1日の時間外労働時間別の自動車運転者数（繁忙期）



図表 77 1日の時間外労働時間別の自動車運転者数（繁忙期）（長距離）



## (10) 1か月の時間外労働時間

ア) 事業者

(1か月の時間外労働時間)

### 令和3年度調査

通常期における1か月の時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「20時間以上～40時間未満」が22.2%と最も多く、次いで「40時間以上～60時間未満」が22.0%、「20時間未満」が19.9%であった。

また、企業規模(車両数)に関しては「車両51台以上」が、地域に関しては「東北」が、発荷主の種類に関しては「農産・水産品出荷団体」が、車両の種類に関しては「トレーラー」が、運行種別に関しては「長距離運行」が1か月の時間外労働時間が長い傾向が見られた。

図表 78 1か月の時間外労働時間別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における1か月の時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「40時間以上～60時間未満」が21.3%と最も多く、次いで「20時間以上～40時間未満」が20.5%、「20時間未満」が16.9%であった。

また、地域に関しては「東北」が、発荷主の種類に関しては「日用品（製造業）」が、車両の種類に関しては「トレーラー」が、運行種別に関しては「長距離運行」が1か月の時間外労働時間が長い傾向が見られた。

なお、繁忙期において長距離運行に従事する自動車運転者に絞り時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「40時間以上～60時間未満」が26.1%と最も多く、次いで「20時間以上～40時間未満」が17.9%、「70時間以上～80時間未満」が15.1%であった。



図表 79 1か月の時間外労働時間別の自動車運転者数（繁忙期）



図表 80 1か月の時間外労働時間別の自動車運転者数（繁忙期）（長距離）



## (11) 1か月の法定休日労働の回数

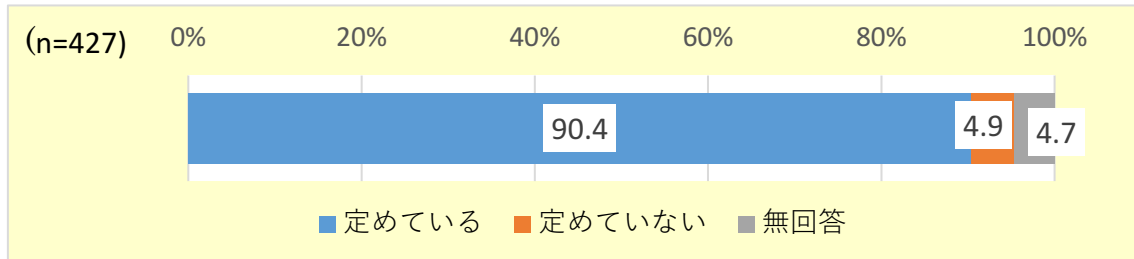
ア) 事業者

(1か月の法定休日労働の回数)

### 令和3年度調査

法定休日を定めているかを尋ねたところ、「定めている」が90.4%、「定めていない」が4.9%であった。

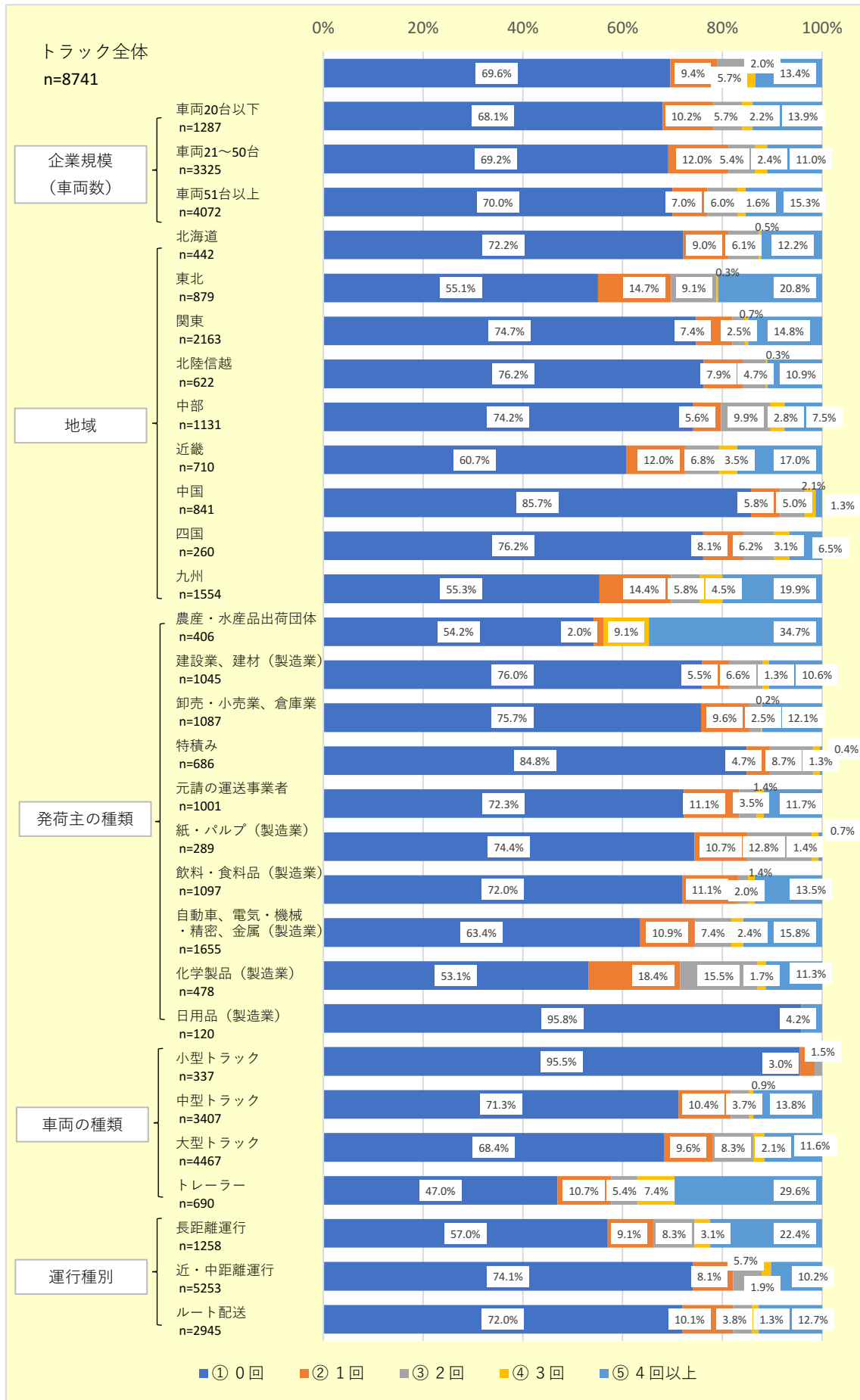
図表 81 法定休日を定めているか



(法定休日労働の回数)

休日労働は2週間に1回が限度と定められているが、通常期における、法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「0回」が69.6%と最も多く、次いで「4回以上」が13.4%、「1回」が9.4%であった。

図表 82 法定休日労働の回数別の自動車運転者数（通常期）

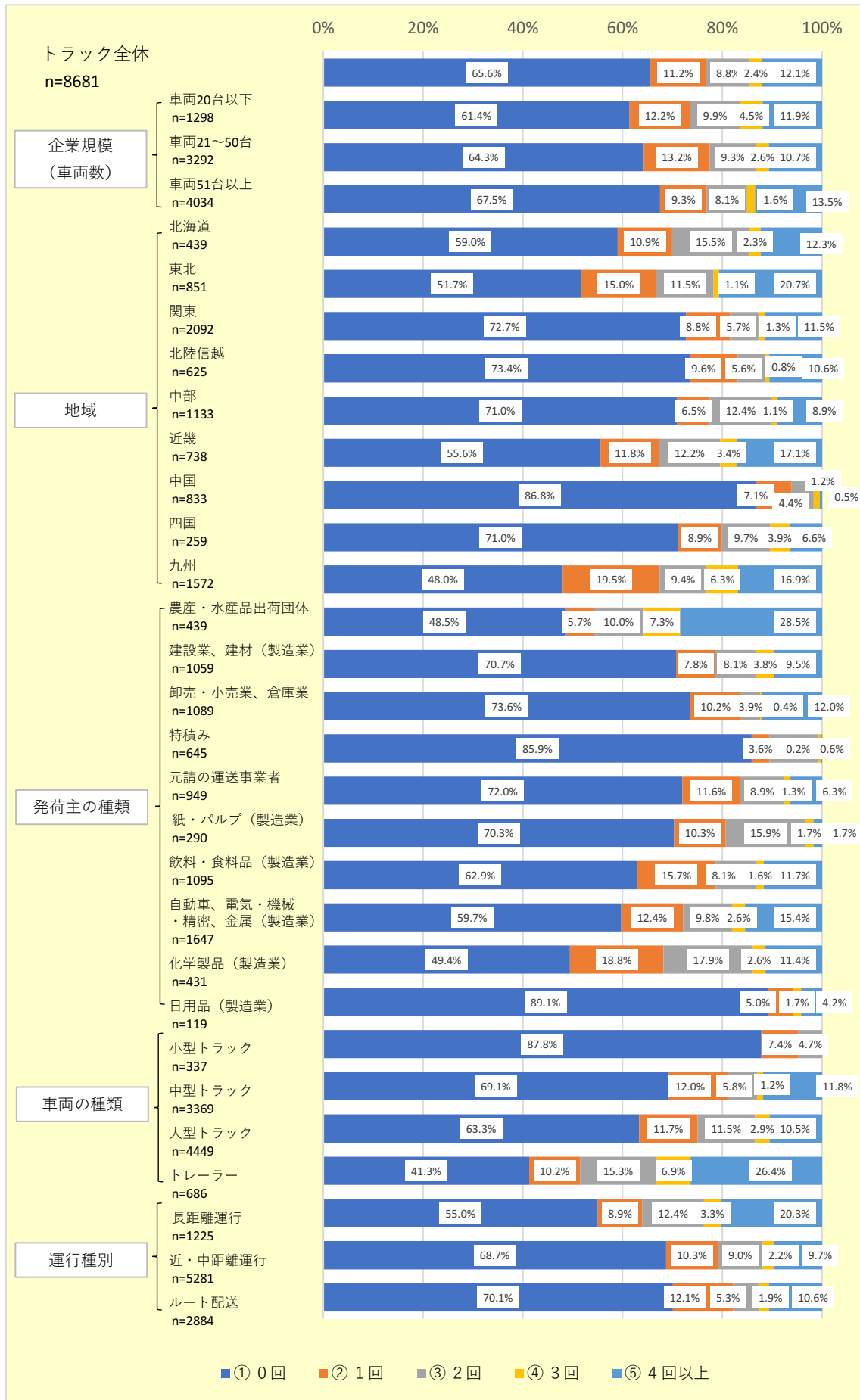


繁忙期における、法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「0回」が65.6%と最も多く、次いで「4回以上」が12.1%、「1回」が11.2%であった。

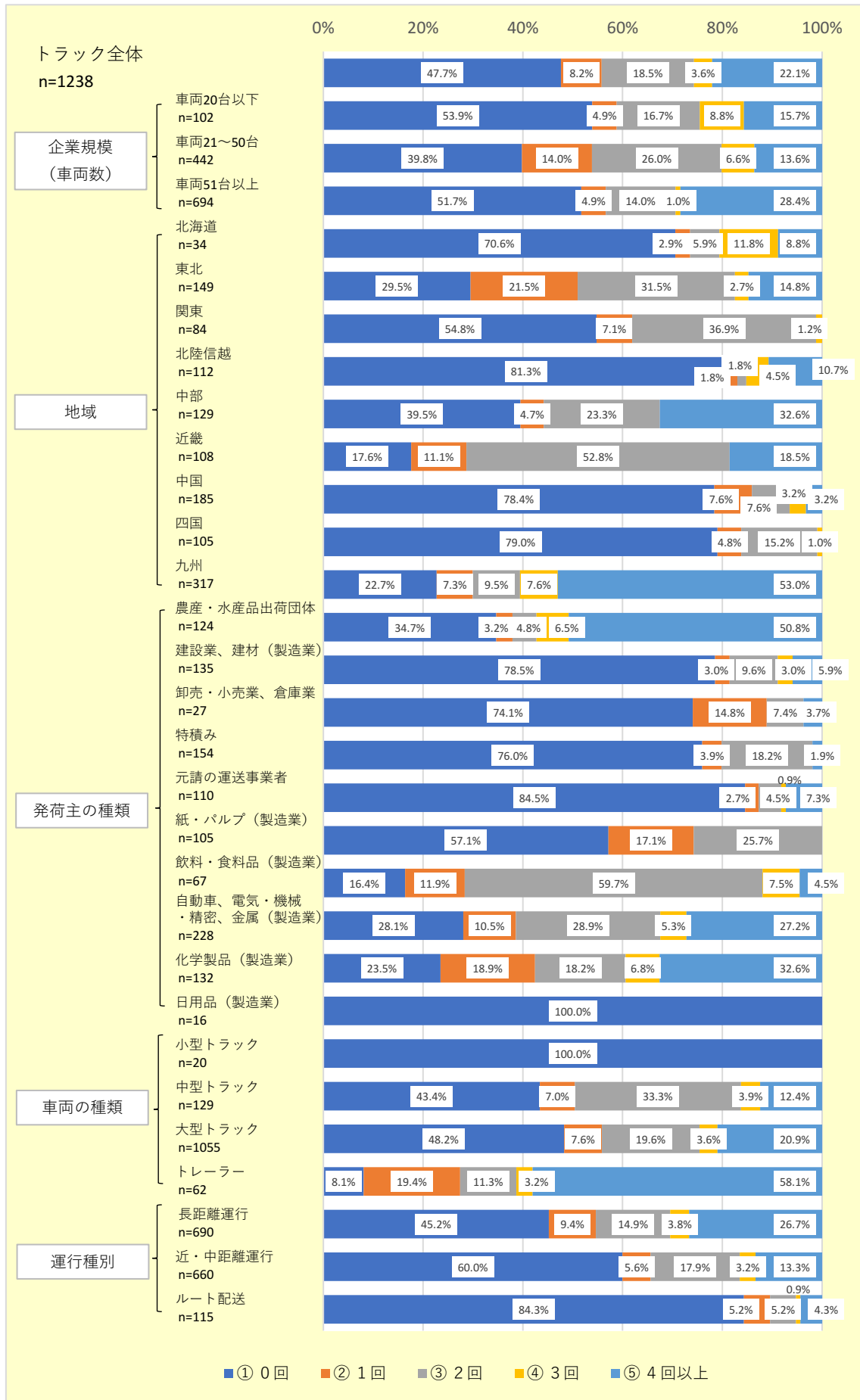
また、地域に関しては「中部」が、発荷主の種類に関しては「特積み」が、法定休日労働の回数が多くなる傾向が見られた。

なお、繁忙期において長距離運行に従事する自動車運転者に絞り法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「0回」が47.7%と最も多く、次いで「4回以上」が22.1%、「2回」が18.5%であった。

図表 83 法定休日労働の回数別の自動車運転者数（繁忙期）



図表 84 法定休日労働の回数別の自動車運転者数（繁忙期）（長距離）



## (12) 1か月の法定休日労働の時間

ア) 事業者

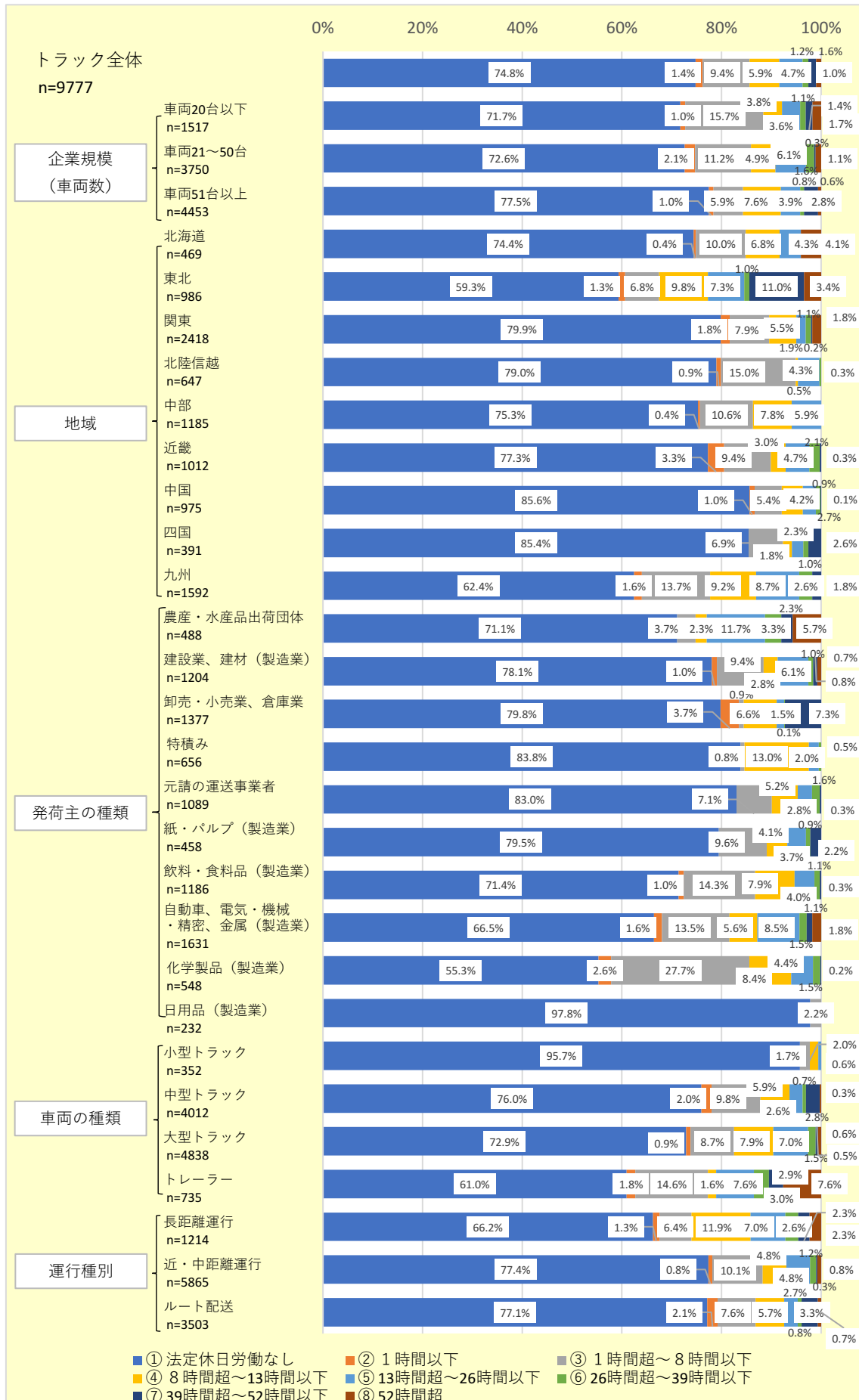
(1か月の法定休日労働の時間)

### 令和3年度調査

通常期における1か月の法定休日労働の時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「法定休日労働なし」の自動車運転者の割合が74.8%と最も多く、次いで「1時間超～8時間以下」が9.4%、「8時間超～13時間以下」が5.9%であった。



図表 85 法定休日労働の時間別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における1か月の法定休日労働の時間数別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「法定休日労働なし」の自動車運転者の割合が69.8%と最も多く、次いで「1時間超～8時間以下」が10.6%、「8時間超～13時間以下」が7.5%であった。

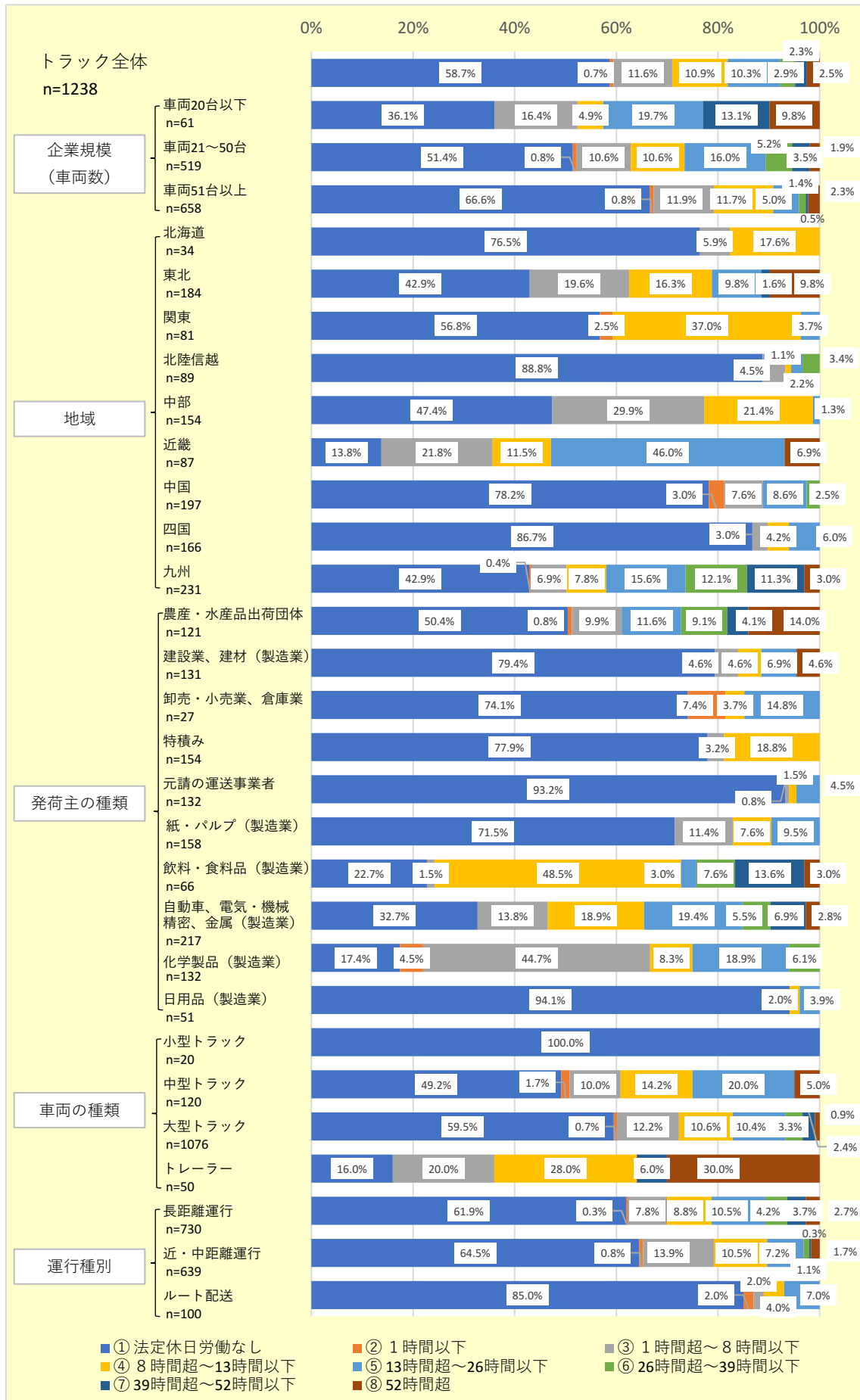
また、同じ項目分類内において、1か月の法定休日労働の時間が長い傾向が見られる項目は特になかった。

なお、繁忙期において長距離運行に従事する自動車運転者に絞り1か月の法定休日労働の時間数別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「法定休日労働なし」が58.7%と最も多く、次いで「1時間超～8時間以下」が11.6%、「8時間超～13時間以下」が10.9%であった。

図表 86 法定休日労働の時間別の自動車運転者数（繁忙期）



図表 87 法定休日労働の時間別の自動車運転者数（繁忙期）（長距離）



### (13) 1日の休憩時間

ア) 事業者

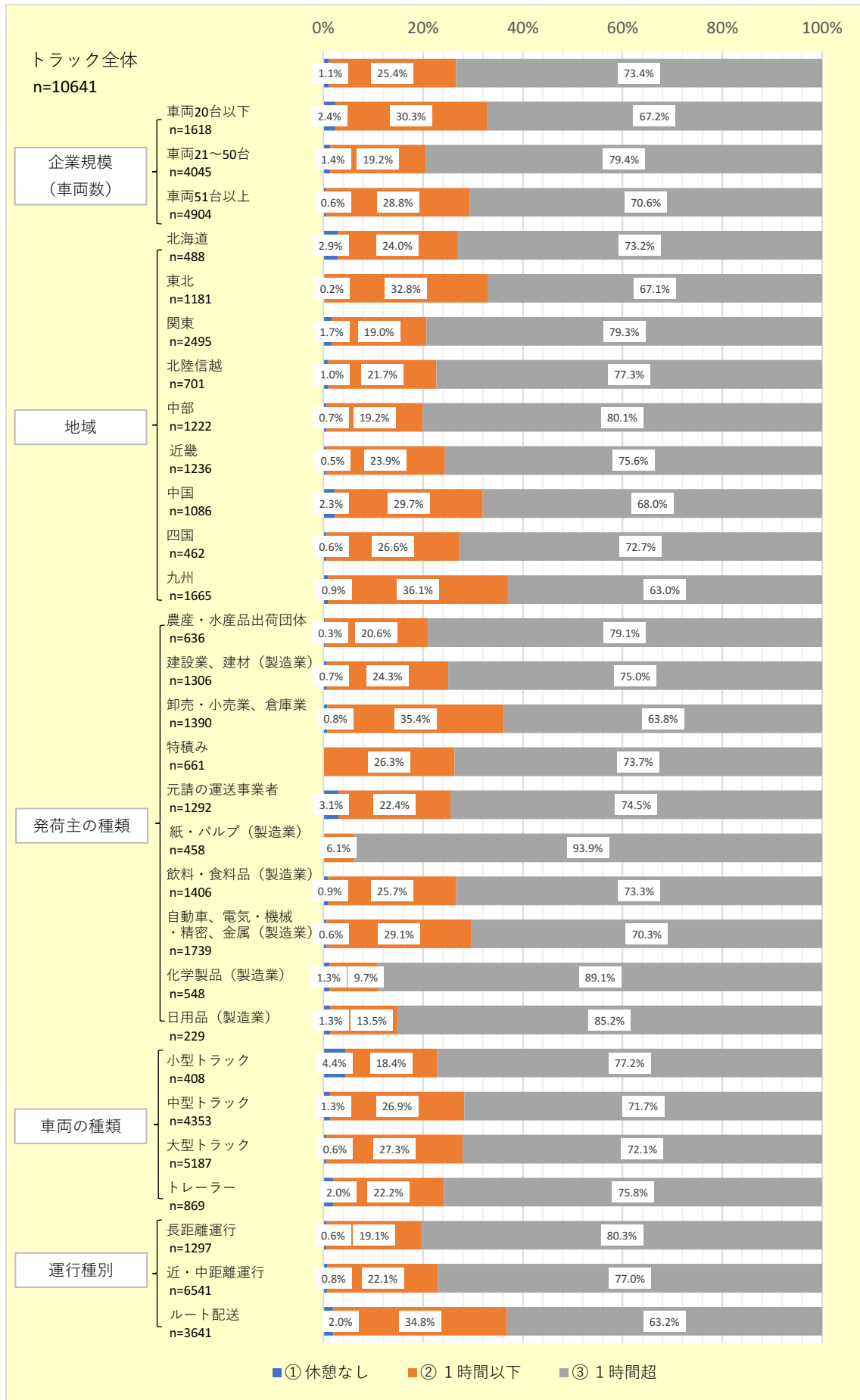
(休憩時間)

#### **令和3年度調査**

通常期における1日の休憩時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では「1時間超」が73.4%と最も多く、次いで「1時間以下」が25.4%、「休憩なし」が1.1%であった。

また、企業規模(車両数)に関しては「車両21～50台」が、地域に関しては「中部」が、発荷主の種類に関しては「紙・パルプ(製造業)」が、車両の種類に関しては「小型トラック」が、運行種別に関しては「長距離運行」が、1日の休憩時間が長い傾向が見られた。

図表 88 1日の休憩時間別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における 1 日の休憩時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「1 時間超」が 70.2%と最も多く、次いで「1 時間以下」が 28.6%、「休憩なし」が 1.3%であった。

また、地域に関しては「北陸信越」が、発荷主の種類に関しては「紙・パルプ（製造業）」が、車両の種類に関しては「小型トラック」が、運行種別に関しては「長距離運行」が、1 日の休憩時間が長い傾向が見られた。

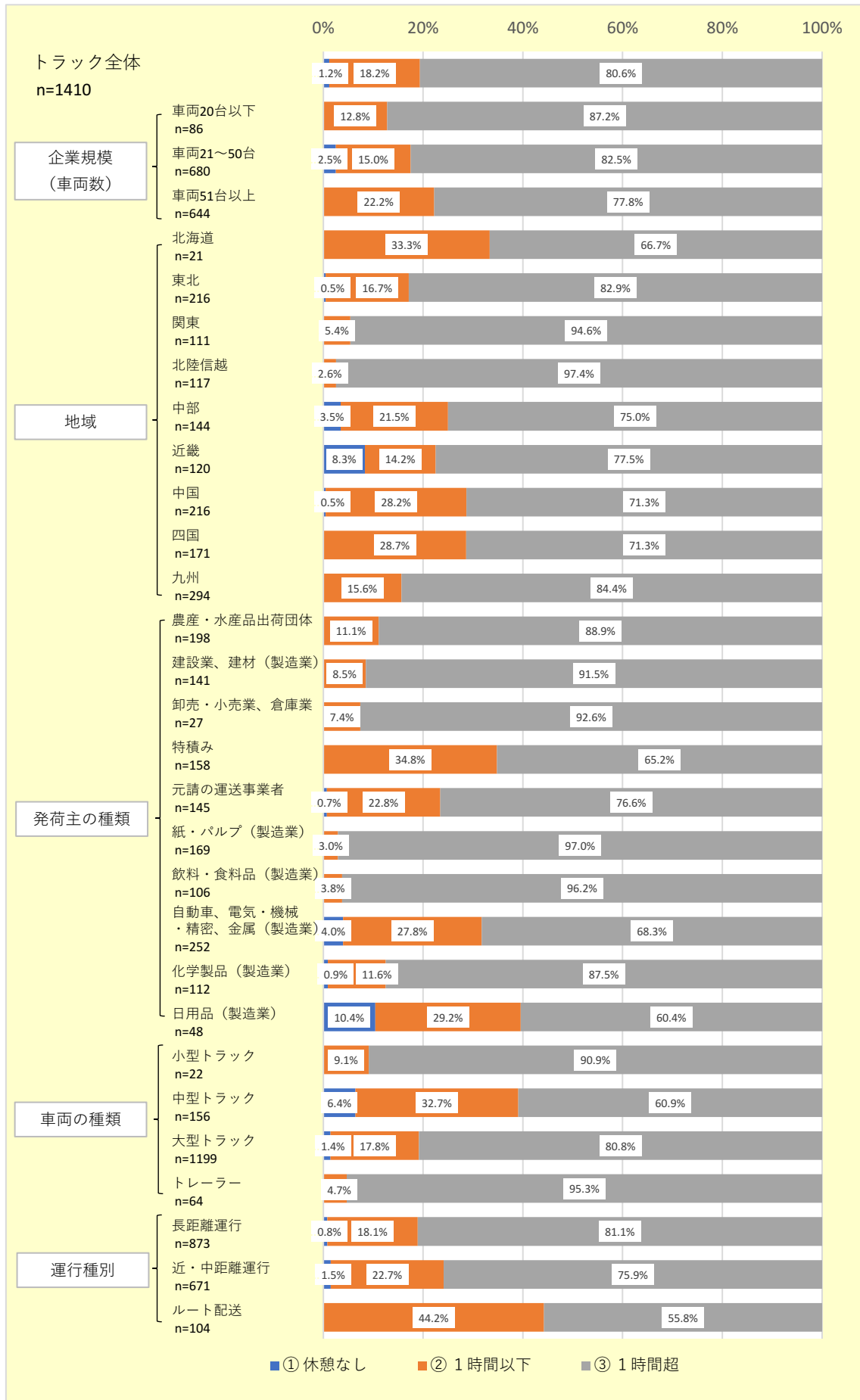
なお、繁忙期において長距離運行に従事する自動車運転者に絞り 1 日の休憩時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、全体では「1 時間超」が 80.6%と最も多く、次いで「1 時間以下」が 18.2%、「休憩なし」が 1.2%であった。

図表 89 1日の休憩時間別の自動車運転者数（繁忙期）





図表 90 1日の休憩時間別の自動車運転者数（繁忙期）（長距離）



### 3. 新型コロナウイルス感染症の影響により生じた拘束時間等の変化

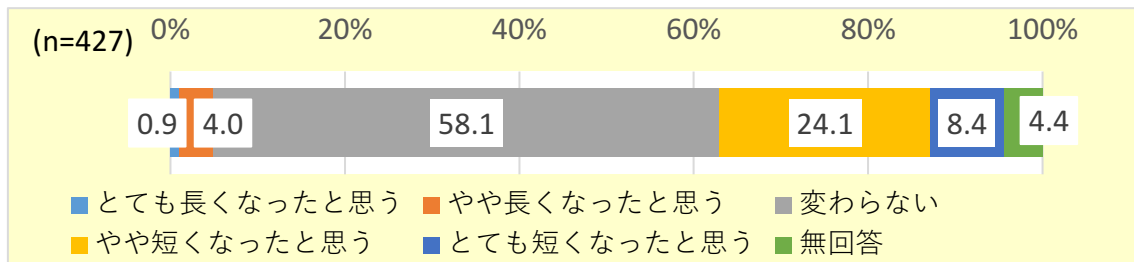
#### ア) 事業者

(拘束時間の変化)

##### 令和3年度調査

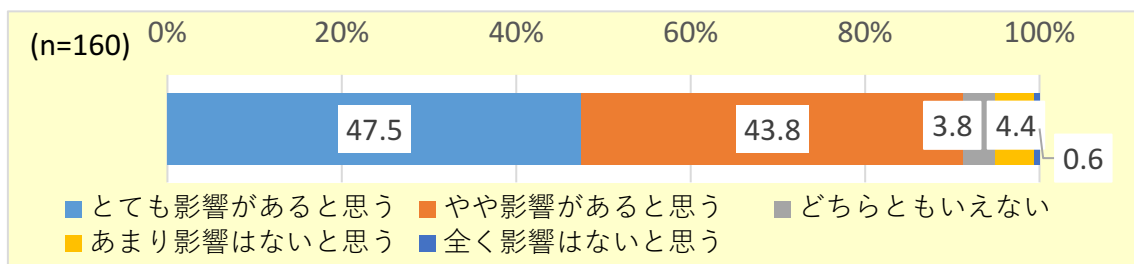
新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の繁忙期にあたる月を比較して、自動車運転者の拘束時間に生じた変化を尋ねたところ、「変わらない」との回答が最も多く 58.1%、次いで「やや短くなったと思う」が 24.1%、「とても短くなったと思う」が 8.4%であった。

図表 91 拘束時間の変化



変化の程度について、新型コロナウイルス感染症感染拡大による影響であると感じる程度を尋ねたところ、「とても影響があると思う」との回答が最も多く 47.5%、次いで「やや影響があると思う」が 43.8%、「あまり影響はないと思う」が 4.4%であった。

図表 92 感じる変化の程度



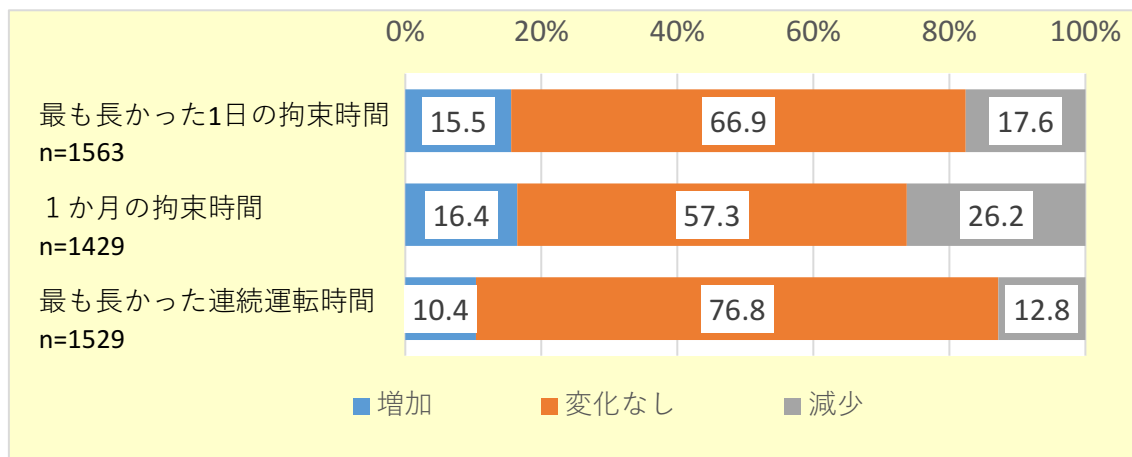
#### イ) 自動車運転者

(変化の程度)

##### 令和3年度調査

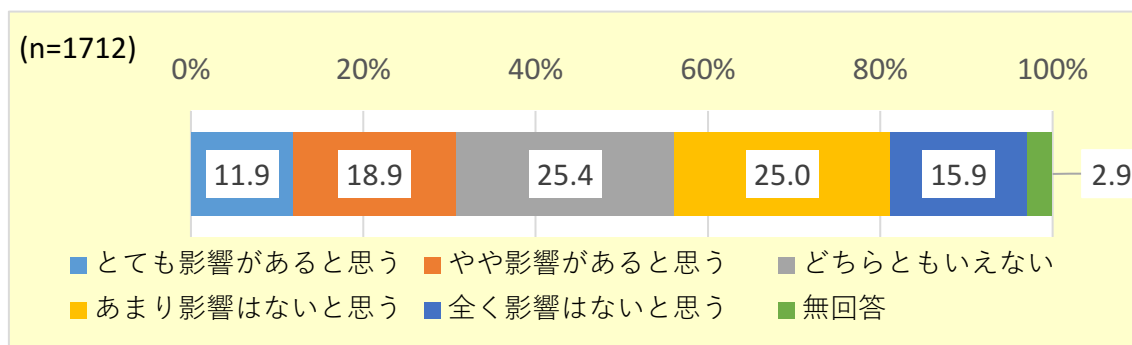
2021年の最も忙しかった時期の拘束時間や運転時間と新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の2019年の最も忙しかった時期の拘束時間や運転時間を比較したところ、「1日の拘束時間」、「1か月の拘束時間」「最も長かった連続運転時間」それぞれについて「変化なし」との回答が最も多かった。

図表 93 令和元年3月～9月と令和3年3月～9月の変化



変化の程度について、新型コロナウイルス感染症感染拡大による影響であると感じる「どちらともいえない」との回答が最も多く 25.4%、次いで「あまり影響はないと思う」が 25.0%、「やや影響があると思う」が 18.9%、「全く影響はないと思う」が 15.9%であった。

図表 94 感じる変化の程度



## 4. 特例等に関する状況

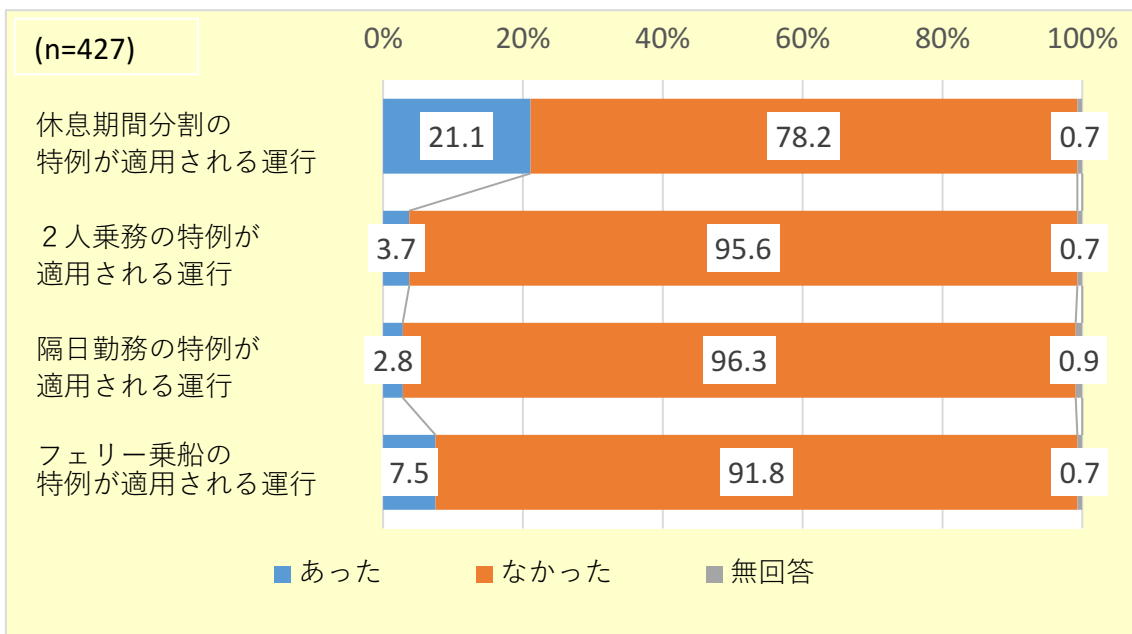
### ア) 事業者

(改善基準告示の特例の利用状況)

#### 令和3年度調査

改善基準告示の4種類の特例の利用状況を尋ねたところ、いずれにおいても「なかった」が多く、「休息期間分割の特例が適用される運行」では78.2%、「2人乗務の特例が適用される運行」が95.6%、「隔日勤務の特例が適用される運行」が96.3%、「フェリー乗船の特例が適用される運行」が91.8%であった。

図表 95 改善基準告示の特例の利用状況

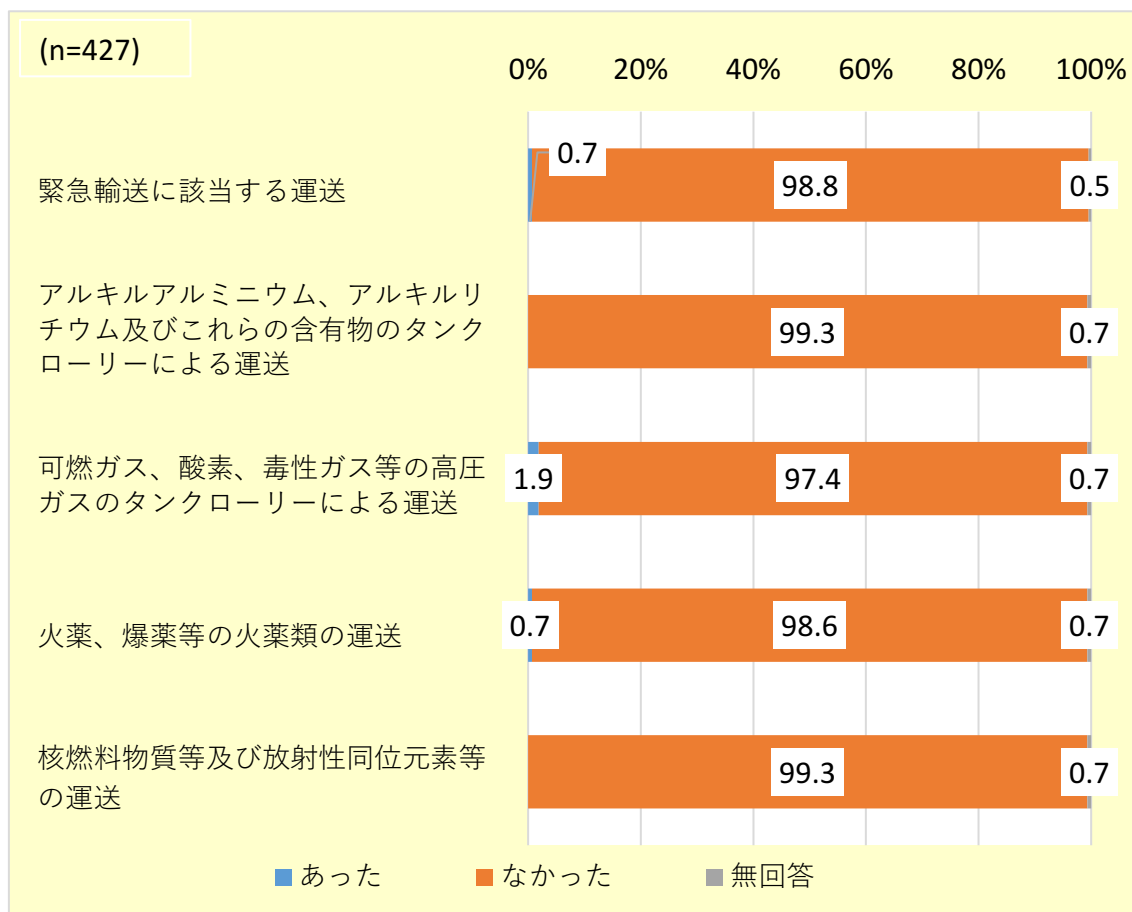


(適用除外業務の有無)

#### 令和3年度調査

改善基準告示に係る5種類の適用除外業務の有無を尋ねたところ、いずれにおいても「なかった」が多く、「緊急輸送に該当する運送」では98.8%、「アルキルアルミニウム、アルキルリチウム及びこれらの含有物のタンクローリーによる運送」が99.3%、「可燃ガス、酸素、毒性ガス等の高圧ガスのタンクローリーによる運送」が97.4%、「火薬、爆薬等の火薬類の運送」が98.6%、「核燃料物質等及び放射性同位元素等の運送」が99.3%であった。

図表 96 改善基準告示に係る適用除外業務の有無



## 5. 改善基準告示について問題と感じる事項

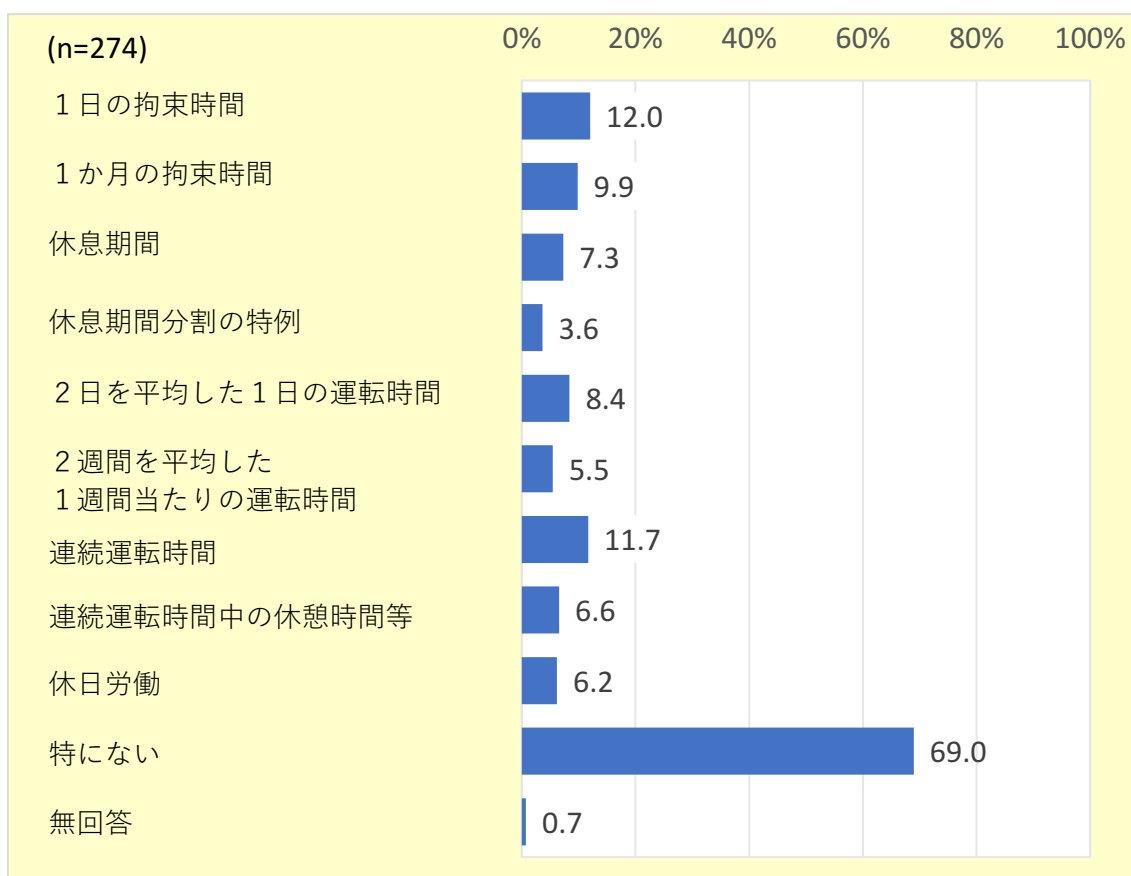
### ア) 事業者

(改善基準告示について問題があると感じる事項)

#### 令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）

現行の改善基準告示について問題があると感じる事項を尋ねたところ、「特にない」が最も多く69.0%、次いで「1日の拘束時間」が12.0%、「連続運転時間」が11.7%であった（複数回答）。

図表 97 現行の改善基準告示について問題があると感じる事項

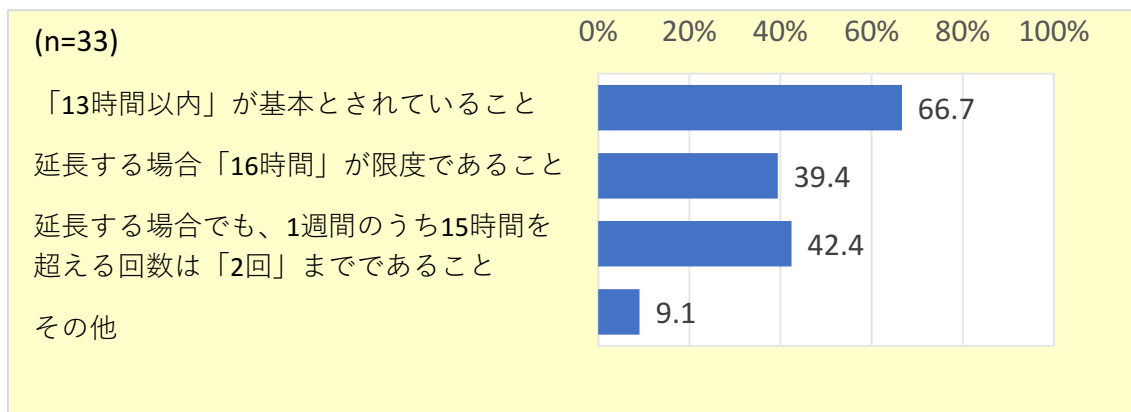


(1日の拘束時間について問題だと感じる点)

#### 令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）

1日の拘束時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「13時間以内」が基本とされていること」との回答が最も多く66.7%、次いで「延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであること」が42.4%、「延長する場合「16時間」が限度であること」が39.4%であった（複数回答）。

図表 98 1日の拘束時間について事業者が感じる問題点

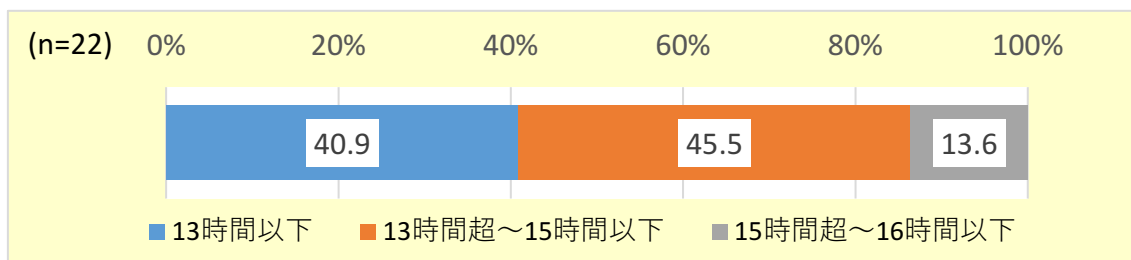


(1日の拘束時間についての適切時間)

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

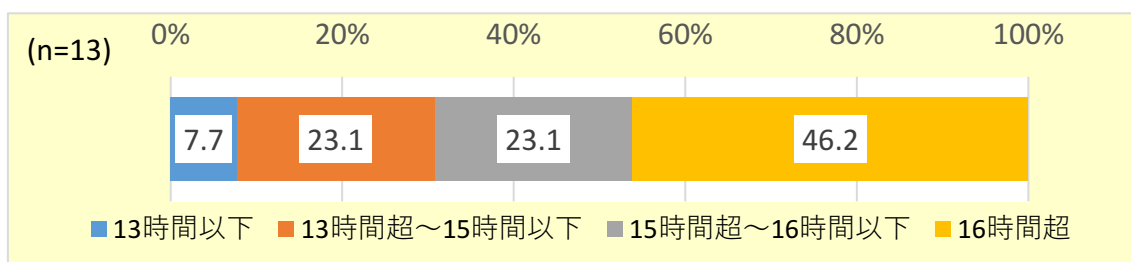
1日の拘束時間について、「13時間以内」が基本とされていることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「13時間超～15時間以下」が最も多く45.5%、次いで「13時間以下」が40.9%、「15時間超～16時間以下」が13.6%であった（自由回答）。

図表 99 1日の拘束時間について適切と思う時間（事業者）



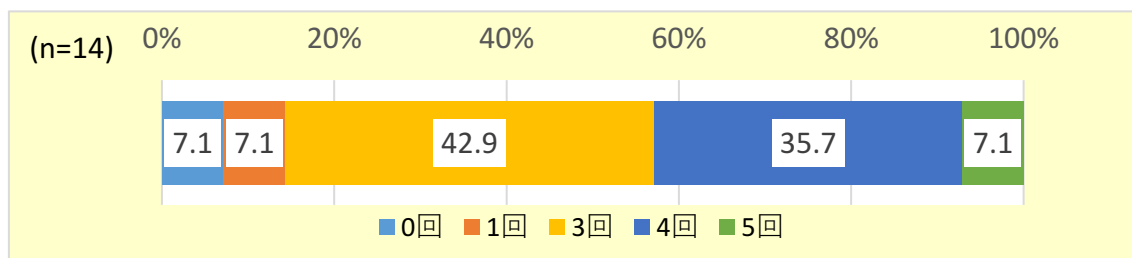
1日の拘束時間について、延長する場合「16時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「16時間超」が最も多く46.2%、次いで「13時間超～15時間以下」及び「15時間超～16時間以下」が23.1%、「13時間以下」が7.7%であった（自由回答）。

図表 100 1日の拘束時間について延長する場合の適切と思う時間（事業者）



1日の拘束時間について、延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う回数を尋ねたところ、「3回」が最も多く42.9%、次いで「4回」が35.7%、「0回」、「1回」、「5回」が7.1%であった（自由回答）。

図表 101 1日の拘束時間について延長する場合の適切と思う回数（事業者）

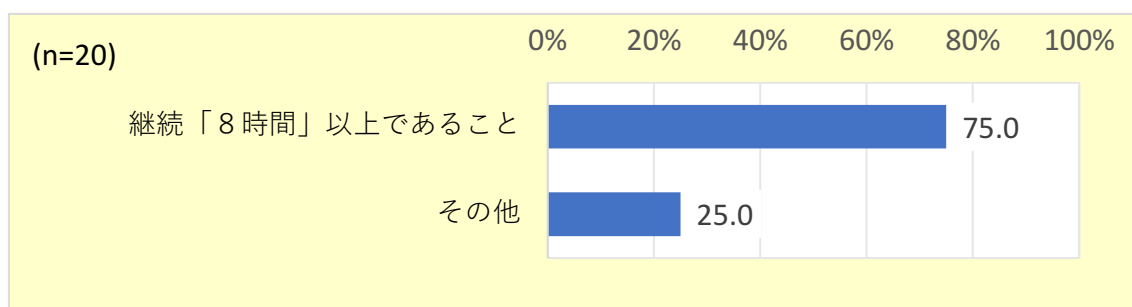


（休息期間について問題だと感じる点）

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

休息期間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「継続「8時間」以上であること」との回答が75.0%であった（複数回答）。

図表 102 休息期間について事業者が感じる問題点

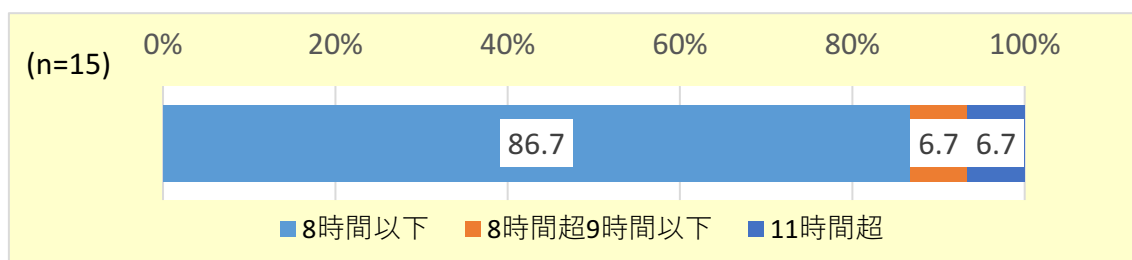


（休息期間についての適切時間）

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

休息期間について、継続「8時間」以上であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「8時間以下」が最も多く86.7%、次いで「8時間超9時間以下」、「11時間超」が6.7%であった（自由回答）。

図表 103 休息期間について適切と思う時間（事業者）



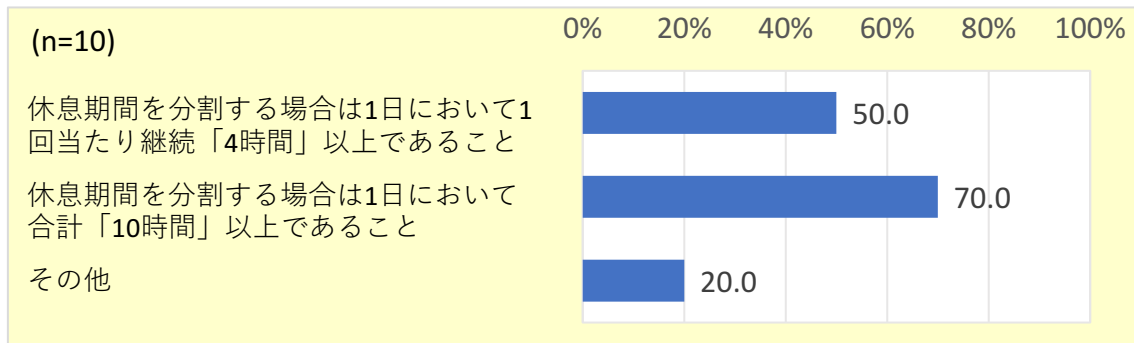


(休息期間分割の特例について問題だと感じる点)

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

休息期間分割の特例について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「休息期間を分割する場合は1日において1回当たり継続「10時間」以上であること」との回答が最も多く70.0%、次いで「休息期間を分割する場合は1日において合計「4時間」以上であること」が50.0%であった（複数回答）。

図表 104 休息期間分割の特例について事業者が感じる問題点



(休息期間分割の特例についての適切時間)

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

休息期間分割の特例について、休息期間を分割する場合は1日において1回当たり継続「4時間」以上であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、5件の回答があり、「2時間超4時間未満」が最も多く60.0%、次いで「2時間以下」が40.0%であった（自由回答）。

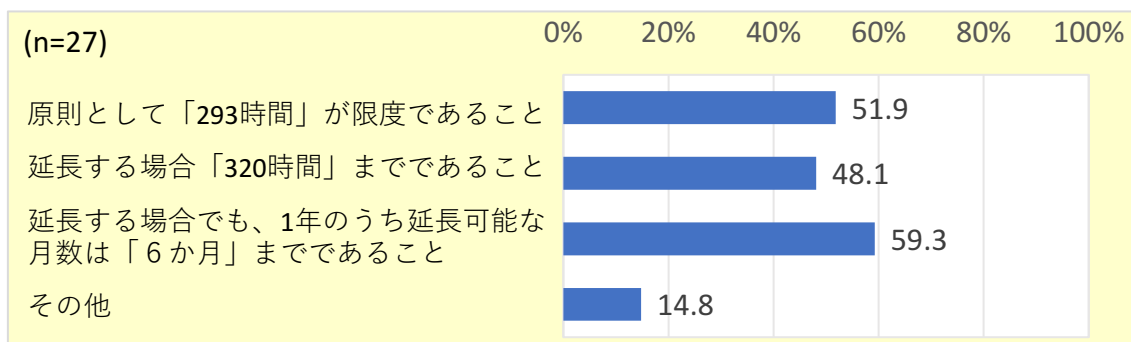
休息期間分割の特例について、休息期間を分割する場合は1日において合計「10時間」以上であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、7件の回答があり、「8時間以下」が最も多く85.7%、次いで「8時間超10時間未満」が14.3%であった（自由回答）。

(1か月の拘束時間について問題だと感じる点)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

1か月の拘束時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「延長する場合でも、1年のうち延長可能な月数は「6か月」までであること」が最も多く59.3%、次いで「原則として「293時間」が限度であること」との回答が51.9%、「延長する場合「320時間」までであること」が48.1%であった(複数回答)。

図表 105 1か月の拘束時間について事業者が感じる問題点

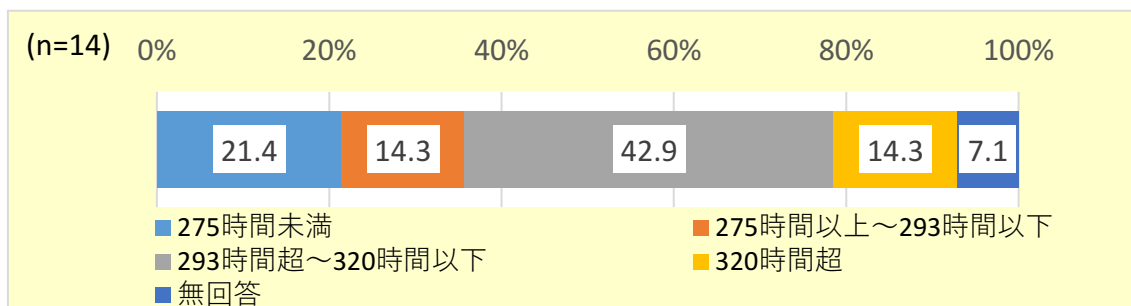


(1か月の拘束時間についての適切時間)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

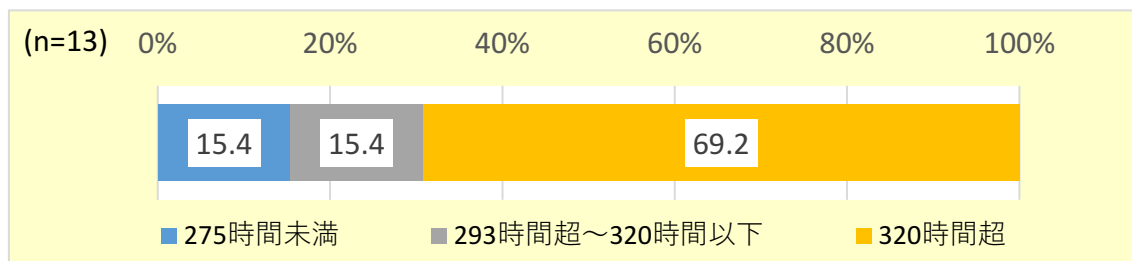
1か月の拘束時間について、原則として「293時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「293時間超～320時間以下」が最も多く42.9%、次いで「275時間未満」が21.4%、「275時間以上～293時間以下」及び「320時間超」が14.3%であった(自由回答)。

図表 106 1か月の拘束時間について適切と思う時間 (事業者)



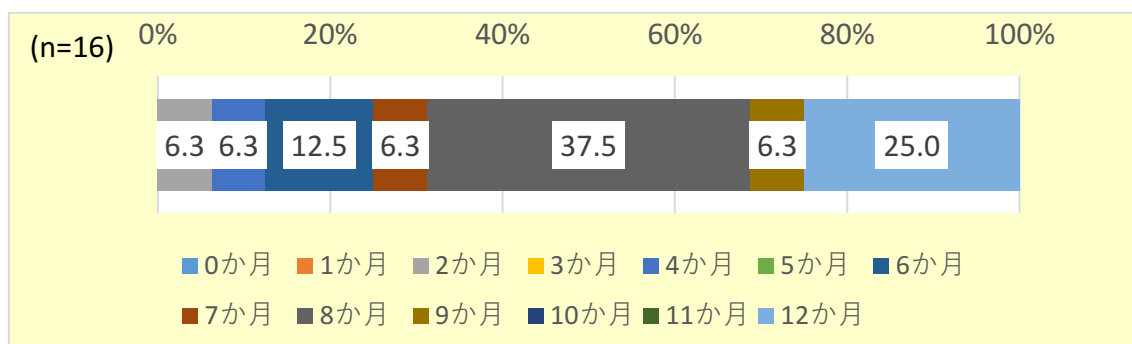
1か月の拘束時間について、延長する場合「320時間」までであることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「320時間超」が最も多く69.2%、次いで「275時間未満」、及び「293時間超～320時間以下」が15.4%であった。（自由回答）。

図表 107 1か月の拘束時間について延長する場合の適切と思う時間（事業者）



1か月の拘束時間について、延長する場合でも、1年のうち延長可能な月数は「6か月」までであることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う月数を尋ねたところ、「8か月」が最も多く37.5%、次いで「12か月」が25.0%、「6か月」が12.5%であった（自由回答）。

図表 108 1か月の拘束時間について延長する場合の適切と思う月数（事業者）

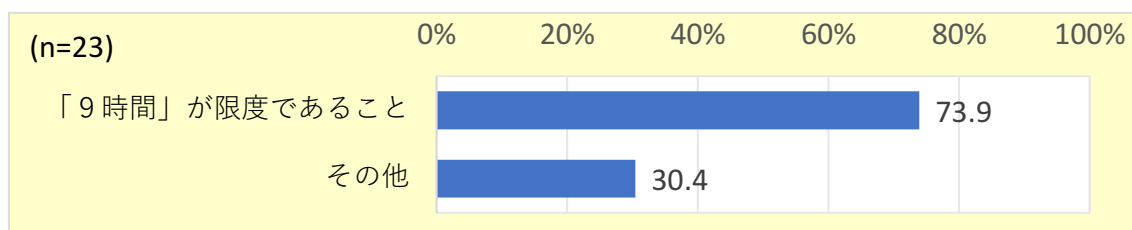


（2日を平均した1日の運転時間について問題だと感じる点）

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

2日を平均した1日の運転時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「9時間が限度であること」との回答が73.9%であった（複数回答）。

図表 109 2日を平均した1日の運転時間について事業者が感じる問題点

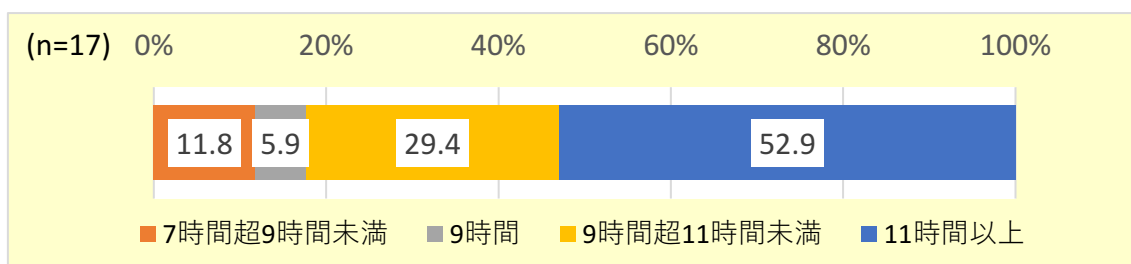


(2日を平均した1日の運転時間についての適切時間)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

2日を平均した1日の運転時間について、「9時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「11時間以上」が最も多く52.9%、次いで「9時間超11時間未満」が29.4%、「7時間超9時間未満」が11.8%であった(自由回答)。

図表 110 2日を平均した1日の運転時間について適切と思う時間(事業者)

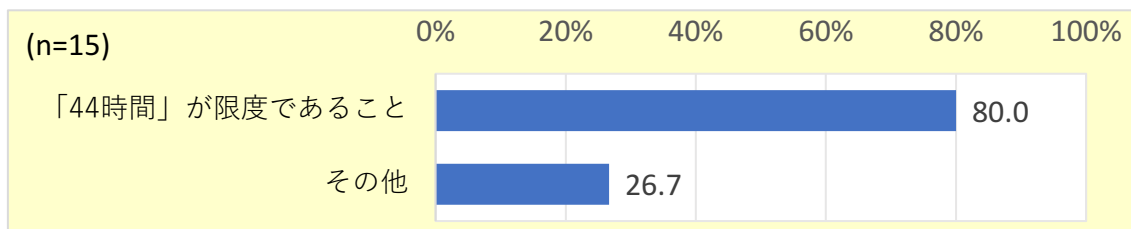


(2週間を平均した1週間当たりの運転時間について問題だと感じる点)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

2週間を平均した1週間当たりの運転時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「44時間」が限度であることとの回答が80.0%であった(複数回答)。

図表 111 2週間を平均した1週間当たりの運転時間について事業者が感じる問題点

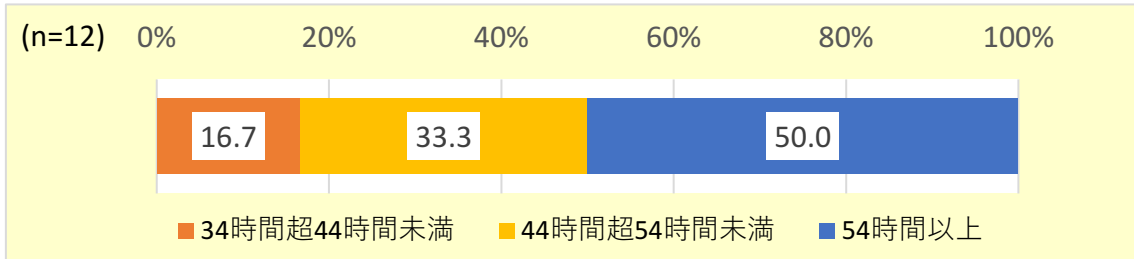


(2週間を平均した1週間当たりの運転時間についての適切時間)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

2週間を平均した1週間当たりの運転時間について、「44時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「54時間以上」が最も多く50.0%、次いで「44時間超54時間未満」が33.3%、「34時間超44時間未満」が16.7%であった(自由回答)。

図表 112 2週間を平均した1週間当たりの運転時間について適切と思う時間 (事業者)

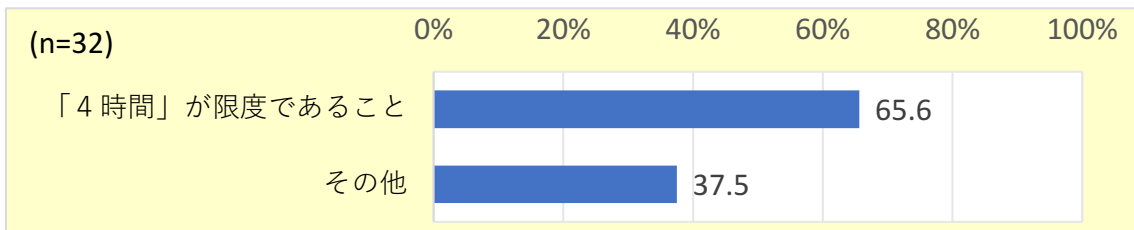


(連続運転時間について問題だと感じる点)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

連続運転時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「4時間」が限度であることとの回答が65.6%であった(複数回答)。

図表 113 連続運転時間について事業者が感じる問題点

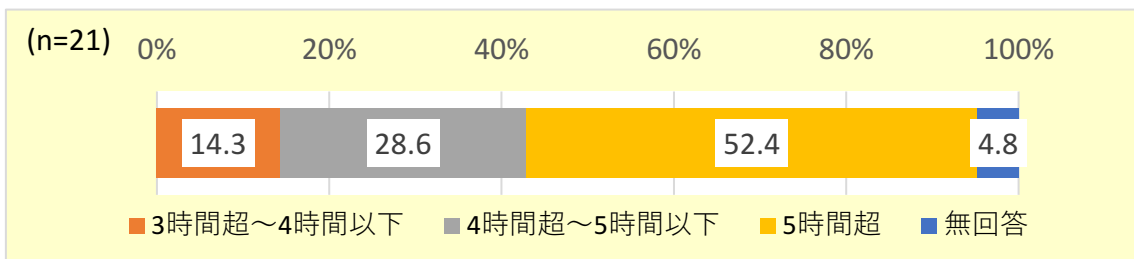


(連続運転時間についての適切時間)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

連続運転時間について、「4時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「5時間超」が最も多く52.4%、次いで「4時間超～5時間以下」が28.6%、「3時間超～4時間以下」が14.3%であった(自由回答)。

図表 114 連続運転時間について適切と思う時間 (事業者)

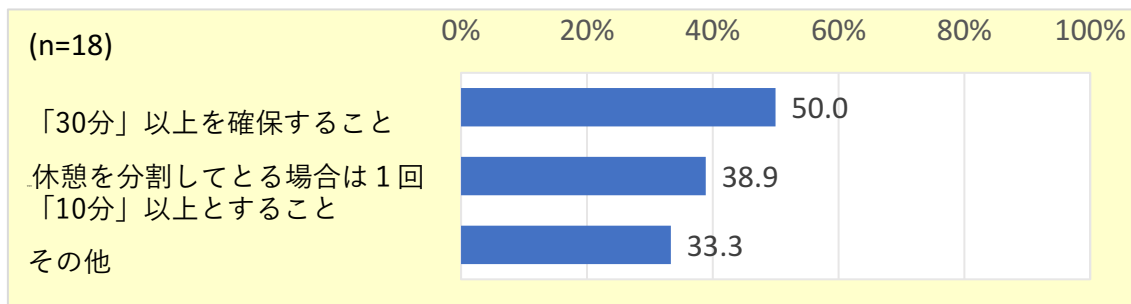


(連続運転時間中の休憩時間等について問題だと感じる点)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

連続運転時間中の休憩時間等について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「30分」以上を確保することとの回答が最も多く50.0%、次いで「休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすること」が38.9%であった(複数回答)。

図表 115 連続運転時間中の休憩時間等について事業者が感じる問題点



(連続運転時間中の休憩時間等についての適切時間)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

連続運転時間中の休憩時間等について、「30分」以上を確保することに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、9件の回答があり、「20分以下」が最も多く66.7%、次いで「20分超30分未満」、「40分以上」が11.1%であった(自由回答)。

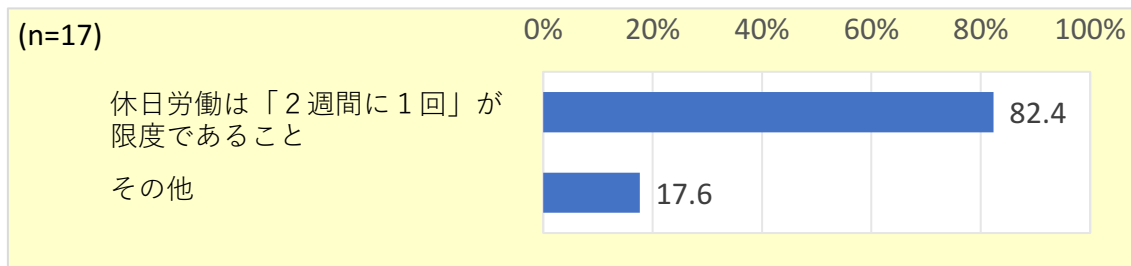
連続運転時間中の休憩時間等について、休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、5件の回答があり、「5分以下」が最も多く85.7%、次いで「10分」が14.3%であった(自由回答)。

(休日労働について問題だと感じる点)

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

休日労働について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「休日労働は「2週間に1回」が限度であること」との回答が82.4%であった（複数回答）。

図表 116 休日労働について事業者が感じる問題点

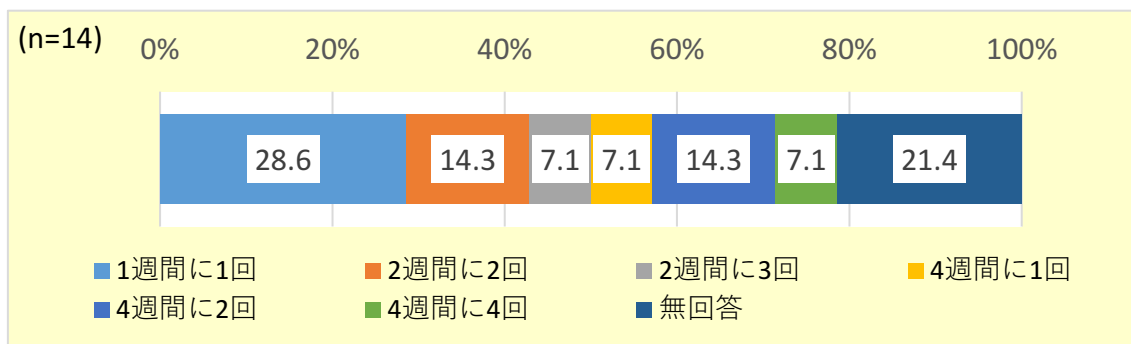


(休日労働の適切頻度)

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

休日労働について、「2週間に1回」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う頻度を尋ねたところ、「1週間に1回」が最も多く28.6%、次いで「2週間に2回」、「4週間に2回」が14.3%、「2週間に3回」「4週間に1回」「4週間に4回」が7.1%であった（自由回答）。

図表 117 休日労働について適切と思う頻度（事業者）



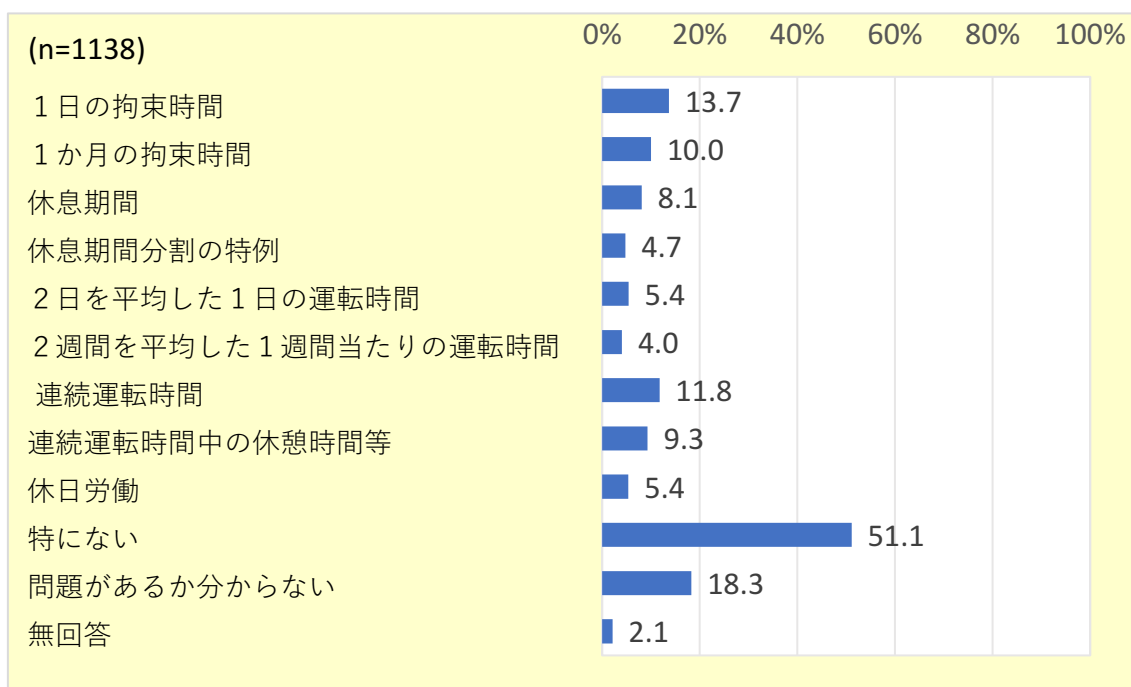
## イ) 自動車運転者

(改善基準告示について問題があると感じる事項)

### 令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)

自動車運転者に対して、現行の改善基準告示について問題があると感じる事項を尋ねたところ、「特にない」との回答が最も多く 51.1%、次いで「問題があるかわからない」が 18.3%、「1日の拘束時間」が 13.7%であった (複数回答)。

図表 118 現行の改善基準告示について問題があると感じる事項



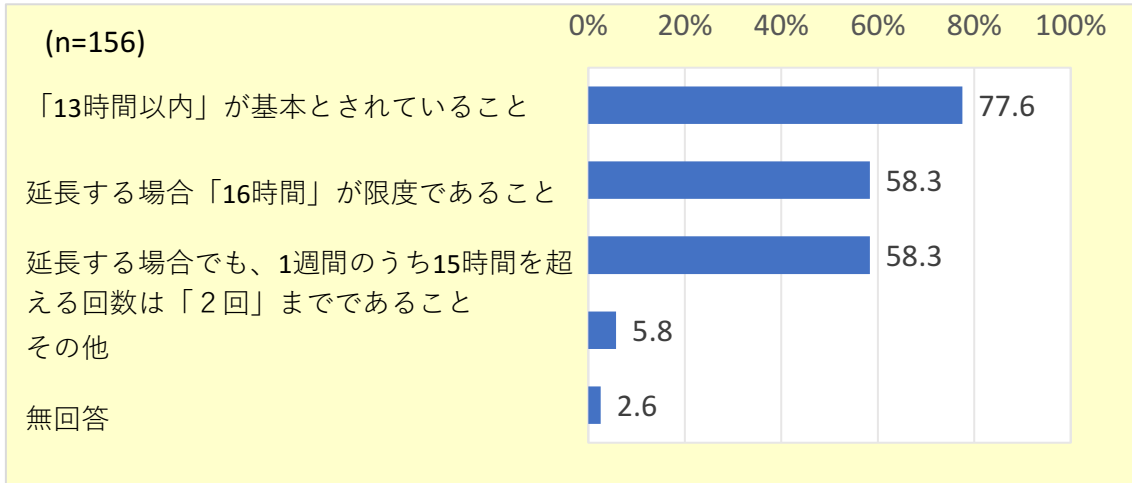
(1日の拘束時間について問題だと感じる点)

### 令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)

1日の拘束時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「13時間以内」が基本とされていることとの回答が最も多く 77.6%、次いで「延長する場合「16時間」が限度であること」、「延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであること」が 58.3%であった (複数回答)。



図表 119 1日の拘束時間について自動車運転者が感じる問題点

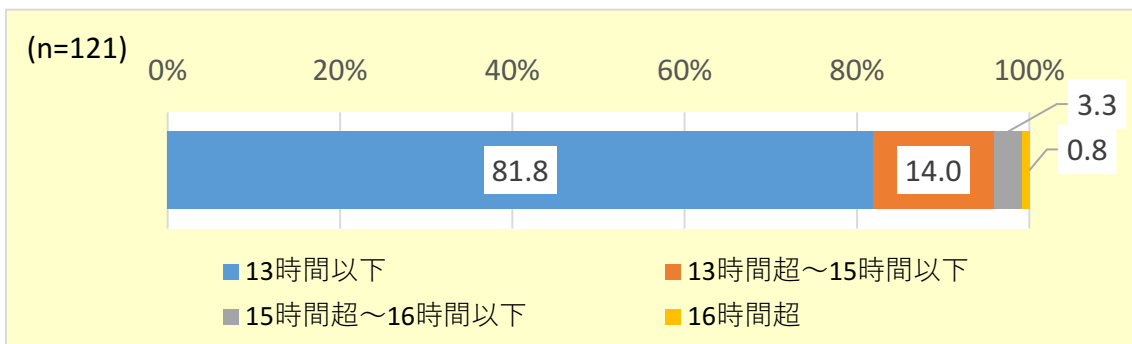


(1日の拘束時間についての適切時間)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

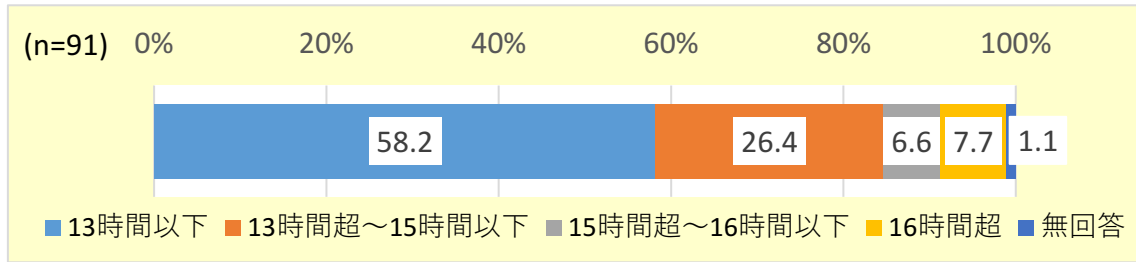
1日の拘束時間について、「13時間以内」が基本とされていることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「13時間以下」が最も多く81.8%、次いで「13時間超～15時間以下」が14.0%、「15時間超～16時間以下」が3.3%であった (自由回答)。

図表 120 1日の拘束時間について適切と思う時間 (自動車運転者)



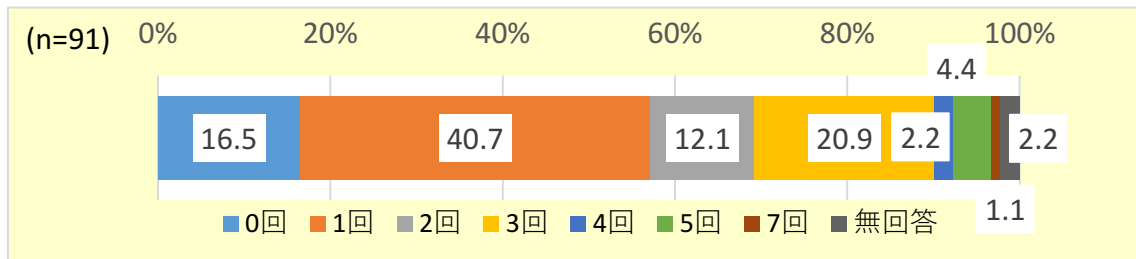
1日の拘束時間について、延長する場合「16時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「13時間以下」が最も多く58.2%、次いで「13時間超～15時間以下」が26.4%、「16時間超」が7.7%であった。(自由回答)。

図表 121 1日の拘束時間について延長する場合の適切と思う時間（自動車運転者）



1日の拘束時間について、延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う回数を尋ねたところ、「1回」が最も多く40.7%、次いで「3回」が20.9%、「0回」が16.5%であった（自由回答）。

図表 122 1日の拘束時間について延長する場合の適切と思う回数（自動車運転者）

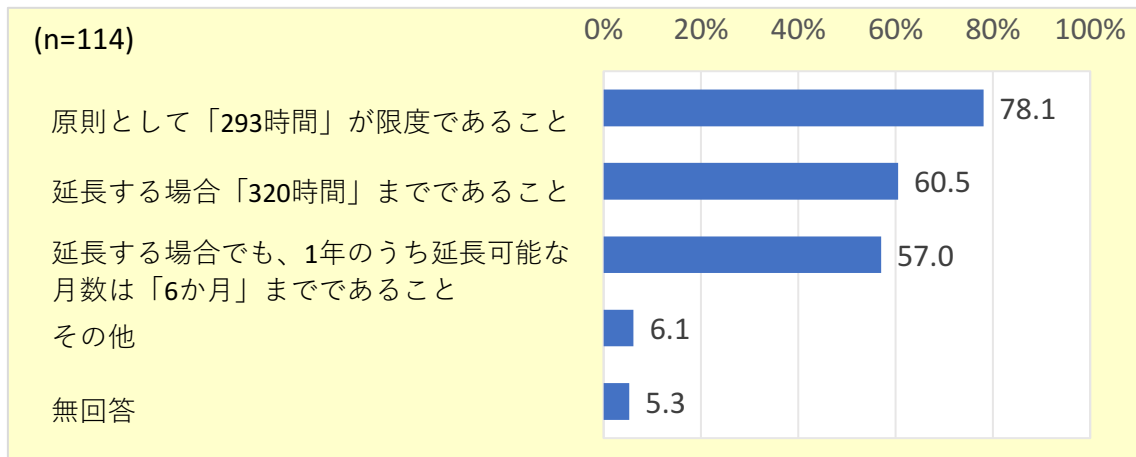


（1か月の拘束時間について問題だと感じる点）

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

1か月の拘束時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「原則として「293時間」が限度であること」との回答が最も多く78.1%、次いで「延長する場合「320時間」までであること」が60.5%、「延長する場合でも、1年のうち延長可能な月数は「6か月」までであること」が57.0%であった（複数回答）。

図表 123 1か月の拘束時間について自動車運転者が感じる問題点

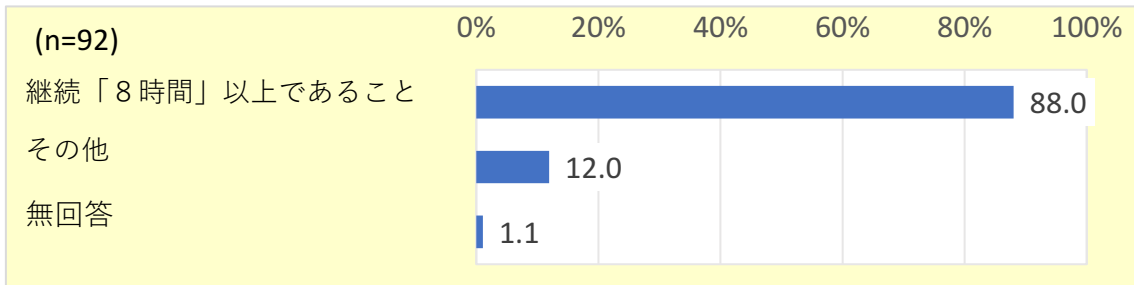


(休息期間について問題だと感じる点)

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

休息期間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「継続「8時間」以上であること」との回答が88.0%であった（複数回答）。

図表 124 休息期間について自動車運転者が感じる問題点

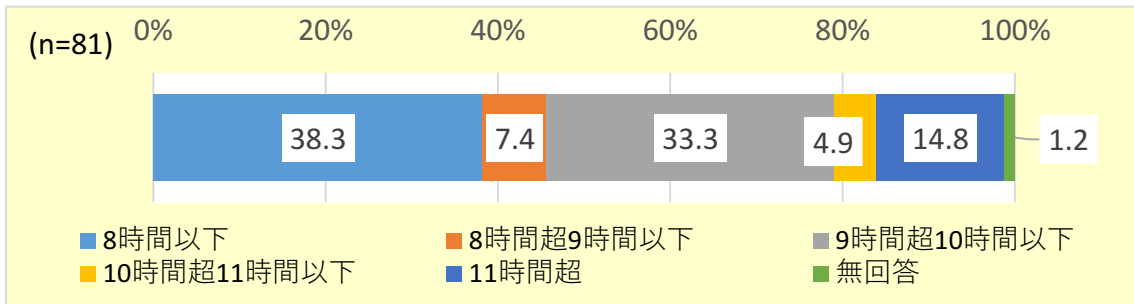


(休息期間についての適切時間)

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

休息期間について、継続「8時間」以上であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「8時間以下」が最も多く38.3%、次いで「9時間超10時間以下」が33.3%、「11時間超」が14.8%であった（自由回答）。

図表 125 休息期間について適切と思う時間（自動車運転者）

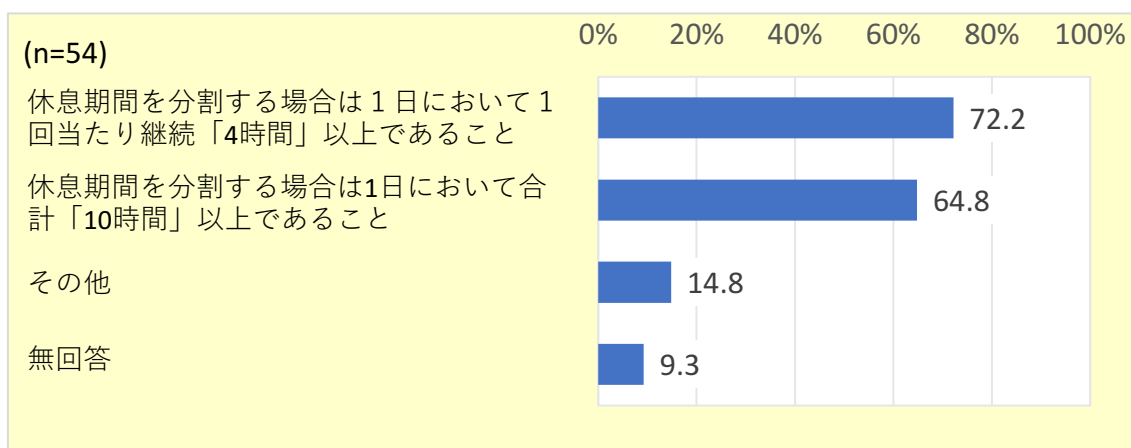


(休息期間分割の特例について問題だと感じる点)

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

休息期間分割の特例について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「休息期間を分割する場合は1日において1回当たり継続「4時間」以上であること」との回答が最も多く72.2%、次いで「休息期間を分割する場合は1日において合計「10時間」以上であること」が64.8%であった（複数回答）。

図表 126 休息期間分割特例について自動車運転者が感じる問題点

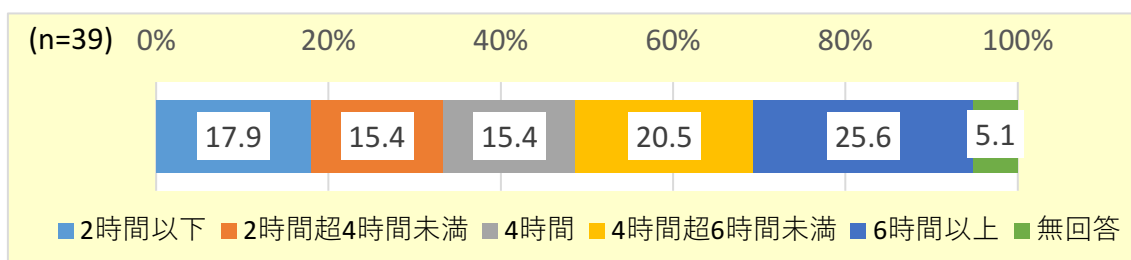


(休息期間分割の特例についての適切時間)

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

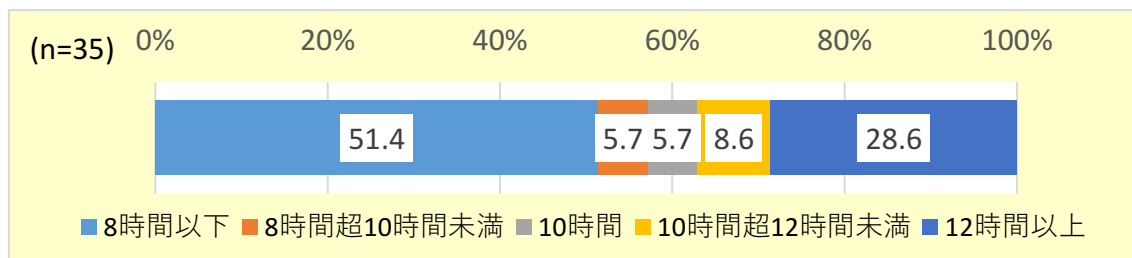
休息期間分割の特例について、休息期間を分割する場合は1日において1回当たり継続「4時間」以上であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「6時間以上」が最も多く25.6%、次いで「4時間超6時間未満」が20.5%、「2時間超4時間未満」及び「4時間」が15.4%であった（自由回答）。

図表 127 休息期間分割の特例について分割した休息期間1回当たりの適切と思う時間（自動車運転者）



休息期間分割の特例について、休息期間を分割する場合は1日において合計「10 時間」以上であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「8 時間以下」が最も多く 51.4%、次いで「12 時間以上」が 28.6%、「10 時間超 12 時間未満」が 8.6%であった（自由回答）。

図表 128 休息期間分割の特例について分割した休息期間合計として適切と思う時間（自動車運転者）

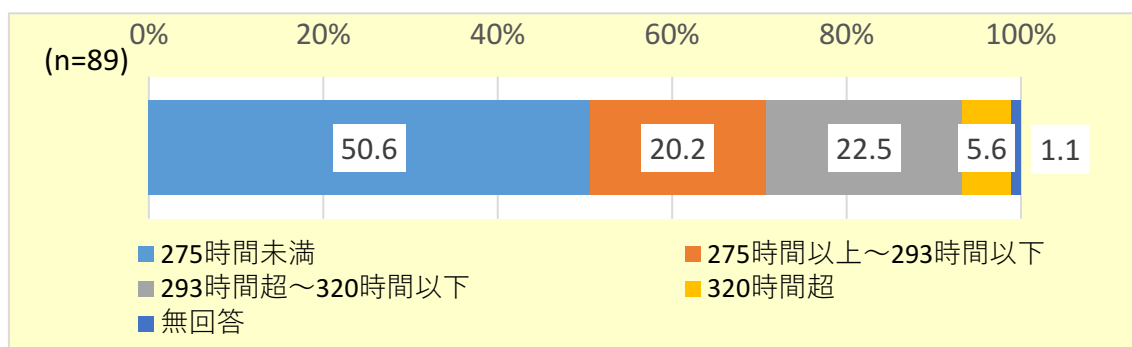


（1 か月の拘束時間についての適切時間）

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

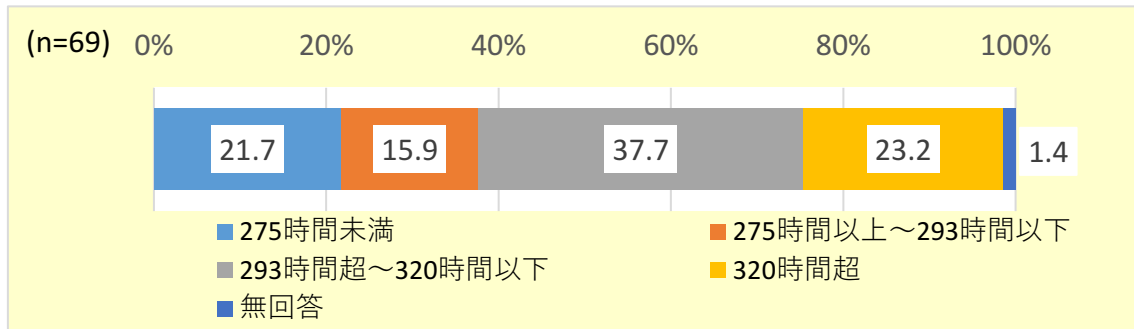
1 か月の拘束時間について、原則として「293 時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「275 時間未満」が最も多く 50.6%、次いで「293 時間超～320 時間以下」が 22.5%、「275 時間以上～293 時間以下」が 20.2%であった（自由回答）。

図表 129 1 か月の拘束時間について適切と思う時間（自動車運転者）



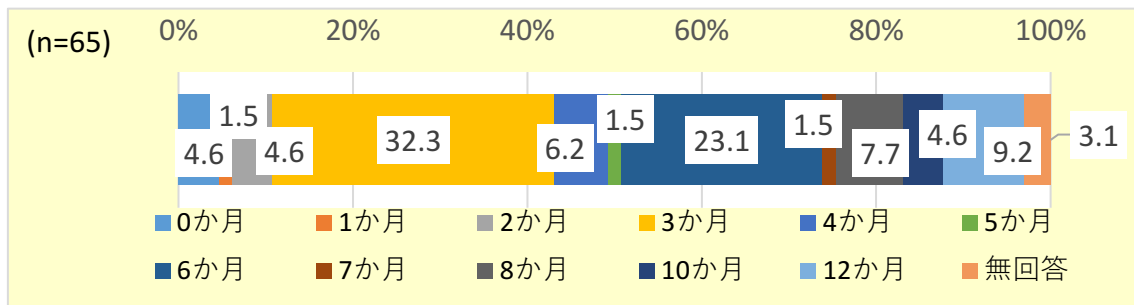
1か月の拘束時間について、延長する場合「320時間」までであることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「293時間超～320時間以下」が最も多く37.7%、次いで「320時間超」が23.2%、「275時間未満」が21.7%であった（自由回答）。

図表 130 1か月の拘束時間について延長する場合の適切と思う時間（自動車運転者）



1か月の拘束時間について、延長する場合でも、1年のうち延長可能な月数は「6か月」までであることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う月数を尋ねたところ、「3か月」が最も多く32.3%、次いで「6か月」が23.1%、「12か月」が9.2%であった（自由回答）。

図表 131 1か月の拘束時間について延長する場合の適切と思う月数（自動車運転者）

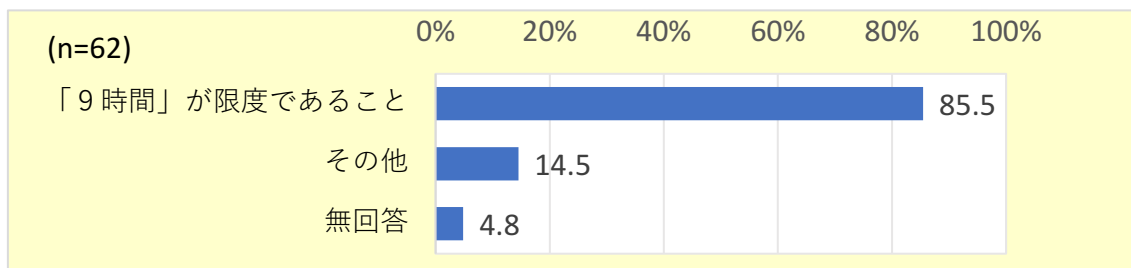


(2日を平均した1日の運転時間について問題だと感じる点)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

2日を平均した1日の運転時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「9時間」が限度であることとの回答が85.5%であった(複数回答)。

図表 132 2日平均の1日の運転時間について自動車運転者が感じる問題点

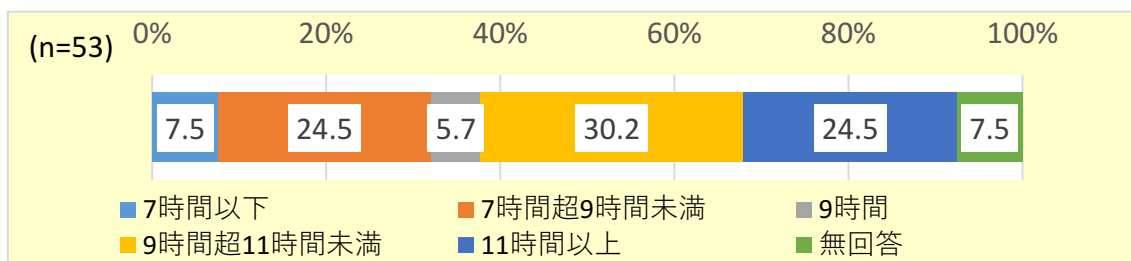


(2日を平均した1日の運転時間についての適切時間)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

2日を平均した1日の運転時間について、「9時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「9時間超11時間未満」が最も多く30.2%、次いで「7時間超9時間未満」及び「11時間以上」が24.5%、が「7時間以下」が7.5%であった(自由回答)。

図表 133 2日平均の1日の運転時間について適切と思う時間(自動車運転者)

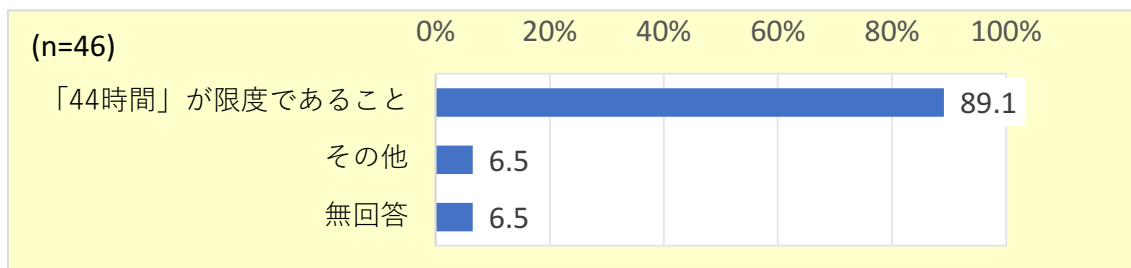


(2週間を平均した1週間当たりの運転時間について問題だと感じる点)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

2週間を平均した1週間当たりの運転時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「44時間」が限度であることとの回答が89.1%であった(複数回答)。

図表 134 2週間を平均した1週間当たりの運転時間について自動車運転者が感じる問題点

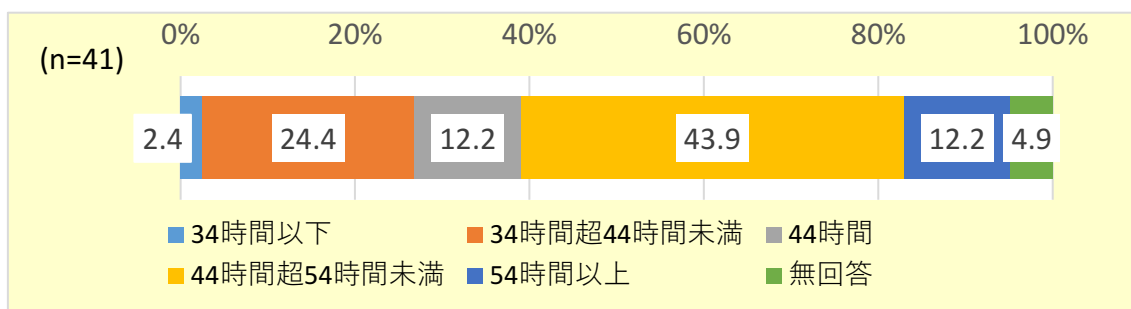


(2週間を平均した1週間当たりの運転時間についての適切時間)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

2週間を平均した1週間当たりの運転時間について、「44時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「44時間超54時間未満」が最も多く43.9%、次いで「34時間超44時間未満」が24.4%、「44時間」及び「54時間以上」が12.2%であった(自由回答)。

図表 135 2週間を平均した1週間当たりの運転時間について適切と思う時間 (自動車運転者)



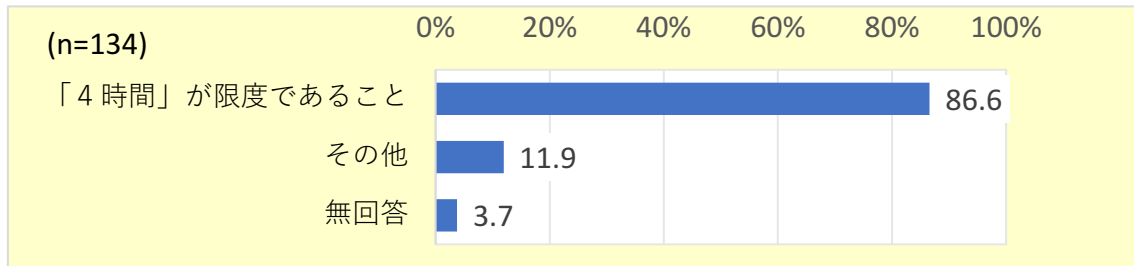


(連続運転時間について問題だと感じる点)

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

連続運転時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「4時間」が限度であることとの回答が86.6%であった（複数回答）。

図表 136 連続運転時間について自動車運転者が感じる問題点

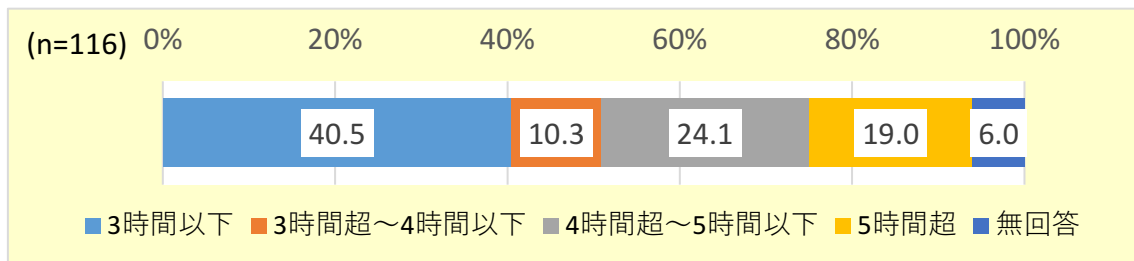


(連続運転時間についての適切時間)

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

連続運転時間について、「4時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「3時間以下」が最も多く40.5%、次いで「4時間超～5時間以下」が24.1%、「5時間超」が19.0%であった（自由回答）。

図表 137 連続運転時間について適切と思う時間（自動車運転者）

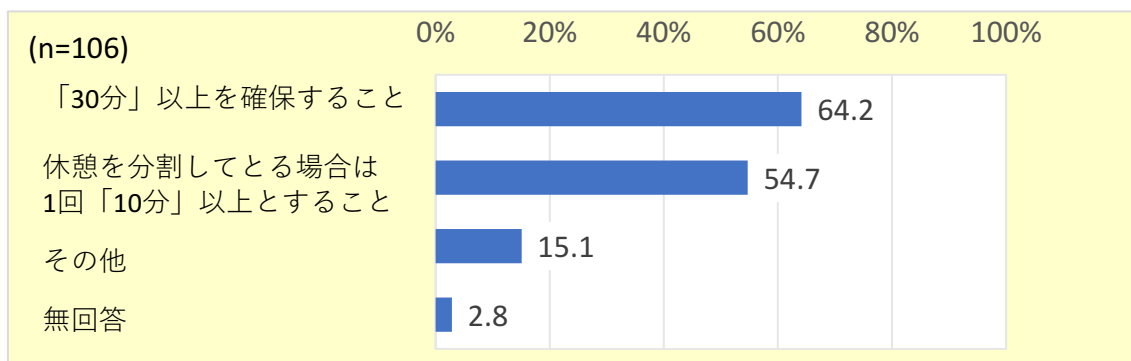


(連続運転時間中の休憩時間等について問題だと感じる点)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

連続運転時間中の休憩時間等について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「30分」以上を確保することとの回答が最も多く64.2%、次いで「休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすること」が54.7%であった(複数回答)。

図表 138 連続運転時間中の休憩時間等について自動車運転者が感じる問題点

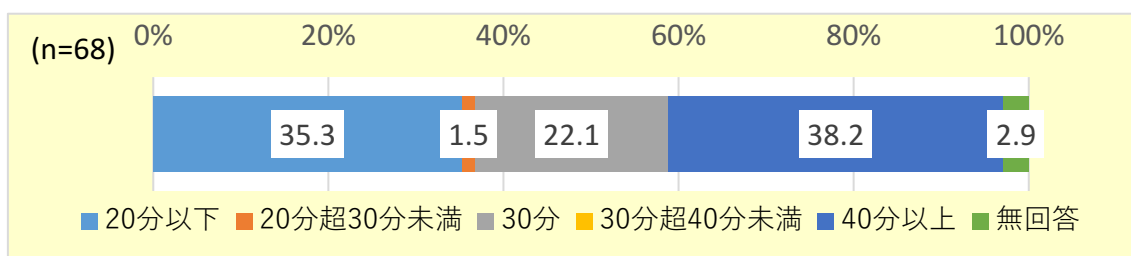


(連続運転時間中の休憩時間等についての適切時間)

**令和3年度調査 (令和3年度新規調査のみ)**

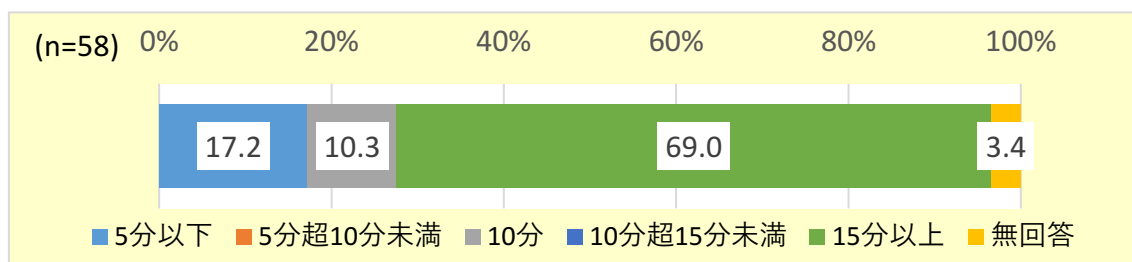
連続運転時間中の休憩時間等について、「30分」以上を確保することに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「40分以上」が最も多く38.2%、次いで「20分以下」が35.3%、「30分」が22.1%であった(自由回答)。

図表 139 連続運転時間中の休憩時間等について適切と思う時間 (自動車運転者)



連続運転時間中の休憩時間等について、休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「15分以上」が最も多く69.0%、次いで「5分以下」が17.2%、「10分」が10.3%であった（自由回答）。

図表 140 連続運転時間中の休憩時間等について休憩を分割してとる場合の適切と思う時間（自動車運転者）

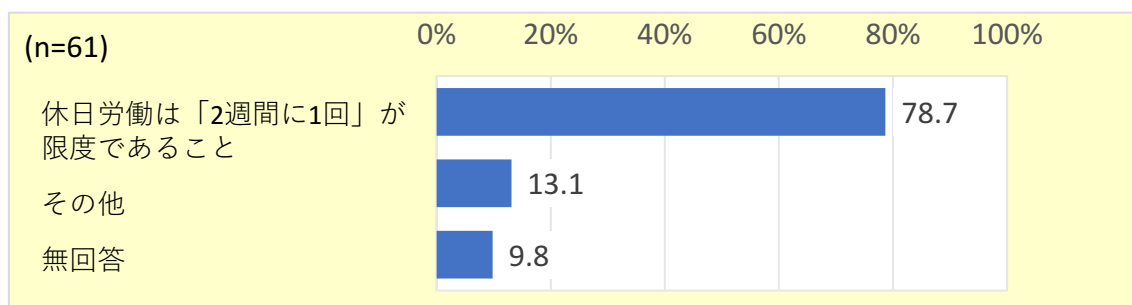


（休日労働について問題だと感じる点）

**令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）**

休日労働について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「休日労働は「2週間に1回」が限度であること」との回答が78.7%であった（複数回答）。

図表 141 休日労働について自動車運転者が感じる問題点

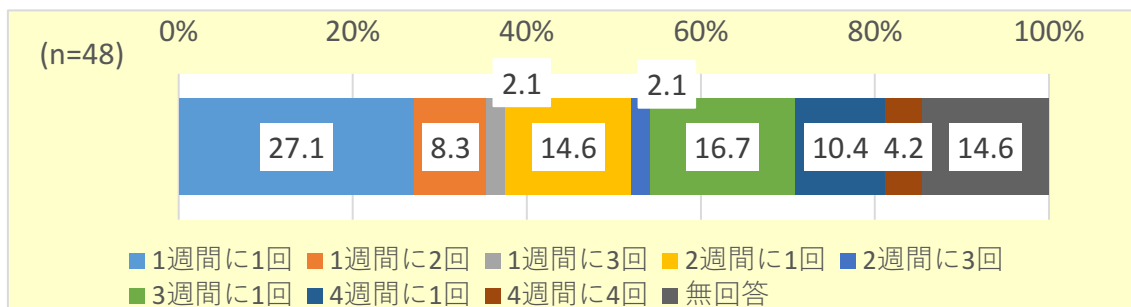


(休日労働の適切頻度)

令和3年度調査（令和3年度新規調査のみ）

休日労働について、「2週間に1回」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う頻度を尋ねたところ、「1週間に1回」が最も多く 27.1%、次いで「3週間に1回」が 16.7%、「2週間に1回」が 14.6%であった（自由回答）。

図表 142 休日労働について適切と思う頻度（自動車運転者）



## 6. 改善基準告示を遵守することが難しい理由

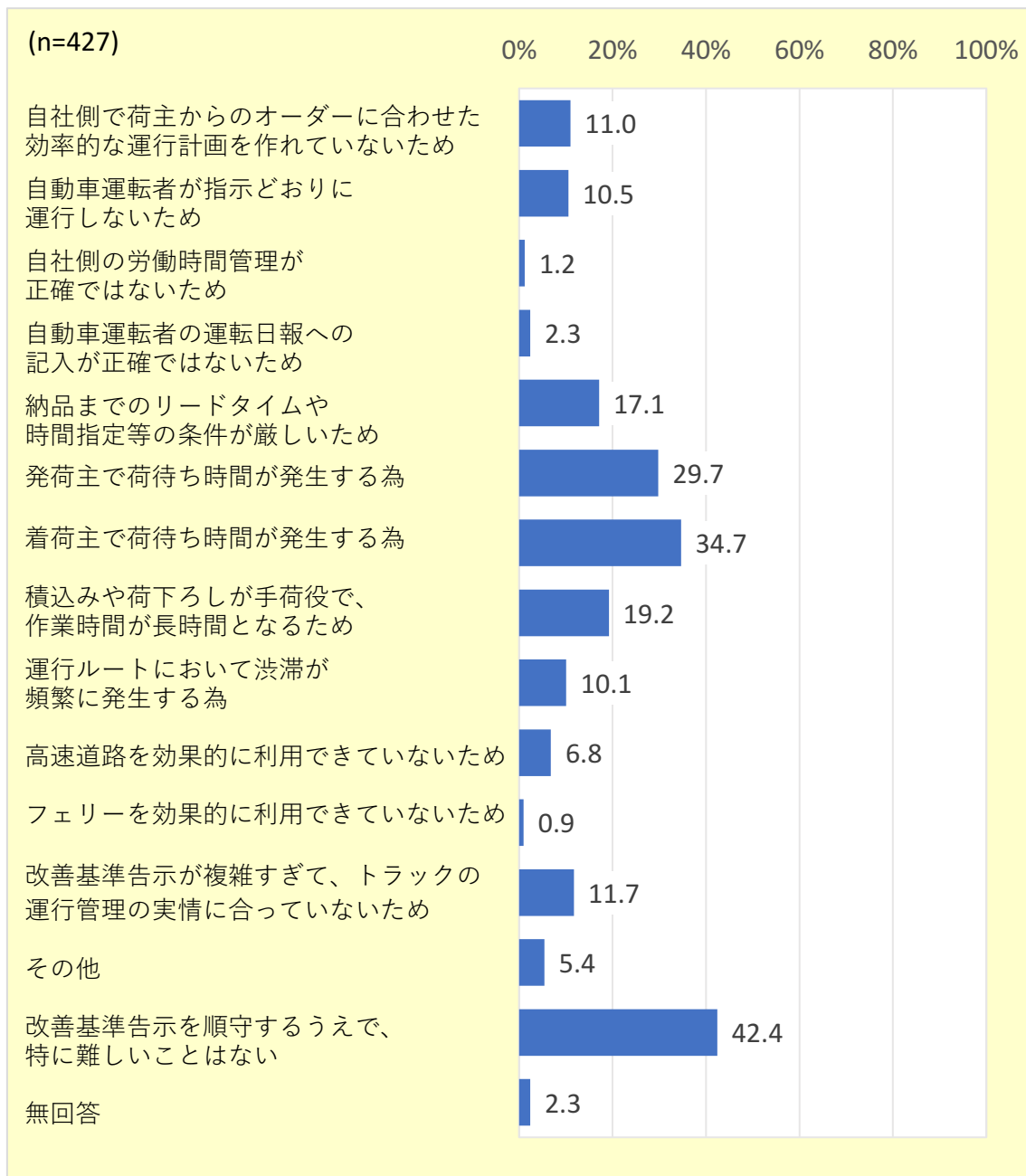
ア) 事業者

(改善基準告示を遵守することが難しい理由)

### 令和3年度調査

改善基準告示を遵守することが難しい理由を尋ねたところ、「改善基準告示を遵守する上で、特に難しいことはない」が最も多く 42.4%、次いで「着荷主で荷待ち時間が発生するため」が 34.7%、「発荷主で荷待ち時間が発生するため」が 29.7%、であった（複数回答）。

図表 143 改善基準告示を遵守することが難しい理由



## 7. 需要があるにもかかわらず拘束時間の規制があるために働けないという経験

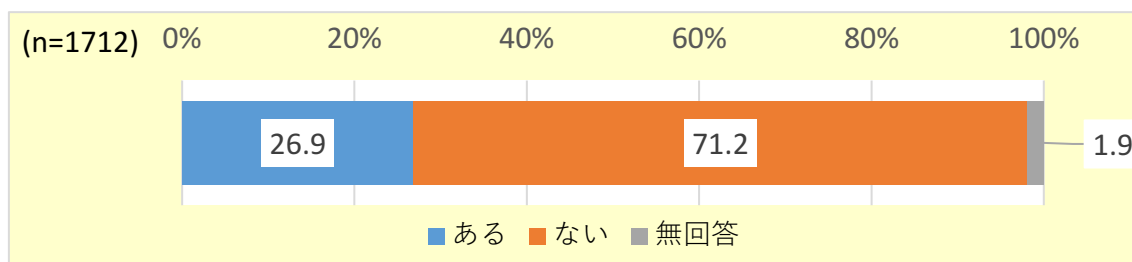
### ア) 自動車運転者

(需要があるにもかかわらず拘束時間の規制があるために働けないという経験の有無)

#### 令和3年度調査

自動車運転者に対して、拘束時間の規制があるために働けないという経験の有無を尋ねたところ、「ない」が71.2%、次いで「ある」が26.9%であった。

図表 144 拘束時間の規制があるために働けないという経験



## 8. 収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいと考えるか

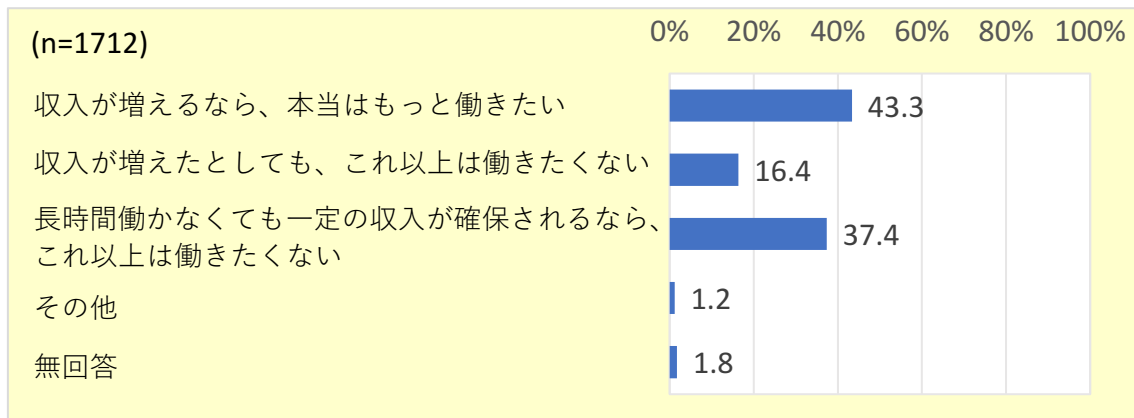
### ア) 自動車運転者

(収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいと考えるか)

#### 令和3年度調査

自動車運転者に対して、収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいと考えるかを尋ねたところ、「収入が増えるなら、本当はもっと働きたい」との回答が最も多く43.3%、次いで、「長時間働かなくても一定の収入が確保されるなら、これ以上は働きたくない」が37.4%、「収入が増えたとしても、これ以上は働きたくない」が16.4%であった。

図表 145 収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいと考えるか



## 9. 運転業務の疲労度に影響があると思う事項

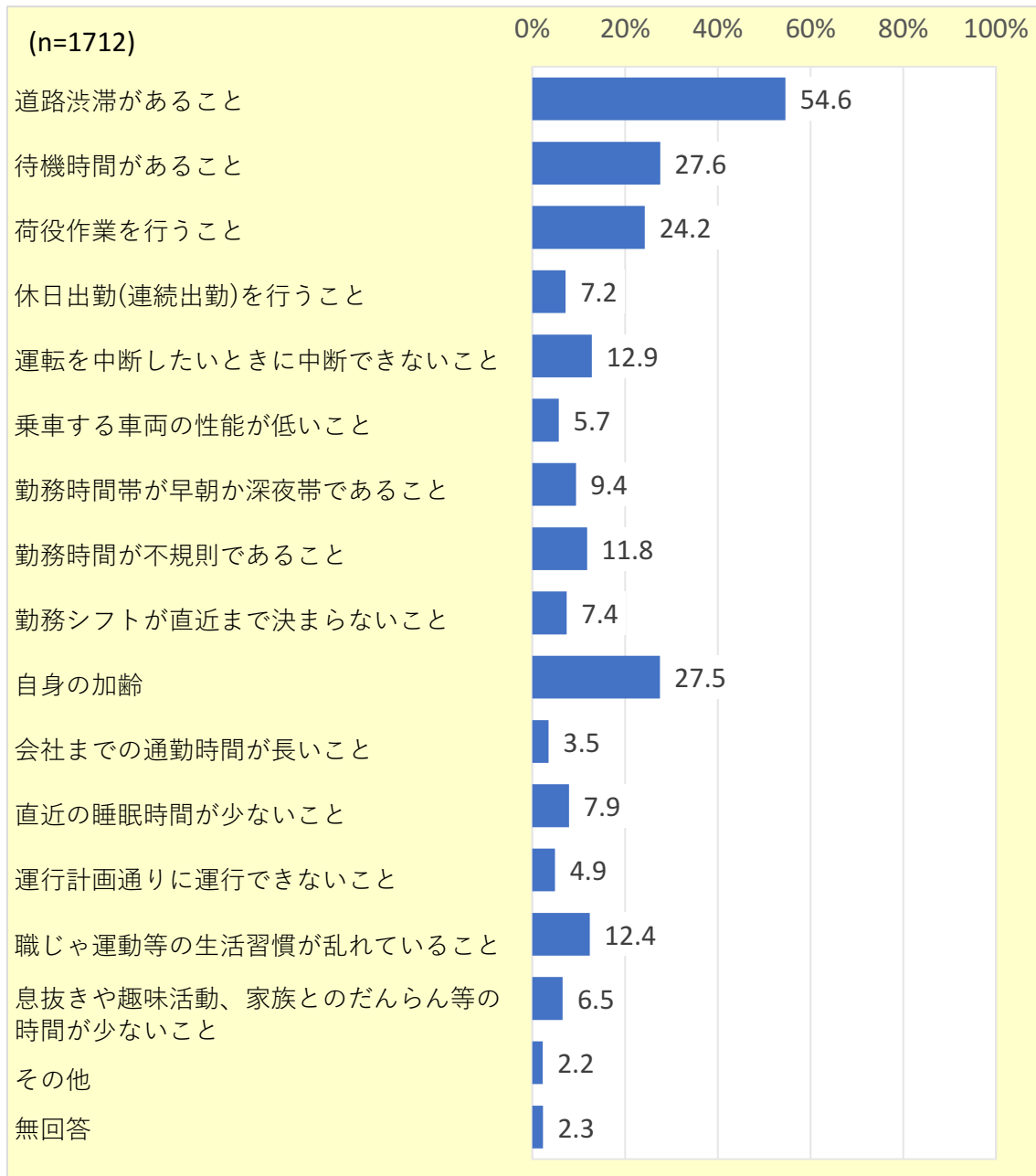
ア) 自動車運転者

(運転業務の疲労度に影響があると思う事項)

### 令和3年度調査

自動車運転者に対して、運転業務の疲労度に影響があると思う事項を尋ねたところ、「道路渋滞があること」との回答が最も多く 54.6%、次いで「待機時間があること」が 27.6%、「自身の加齢」が 27.5%であった（複数回答（3つまで回答可））。

図表 146 運転業務の疲労度に影響があると思う事項





## 10. 自動車運転者の過労防止のために改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項

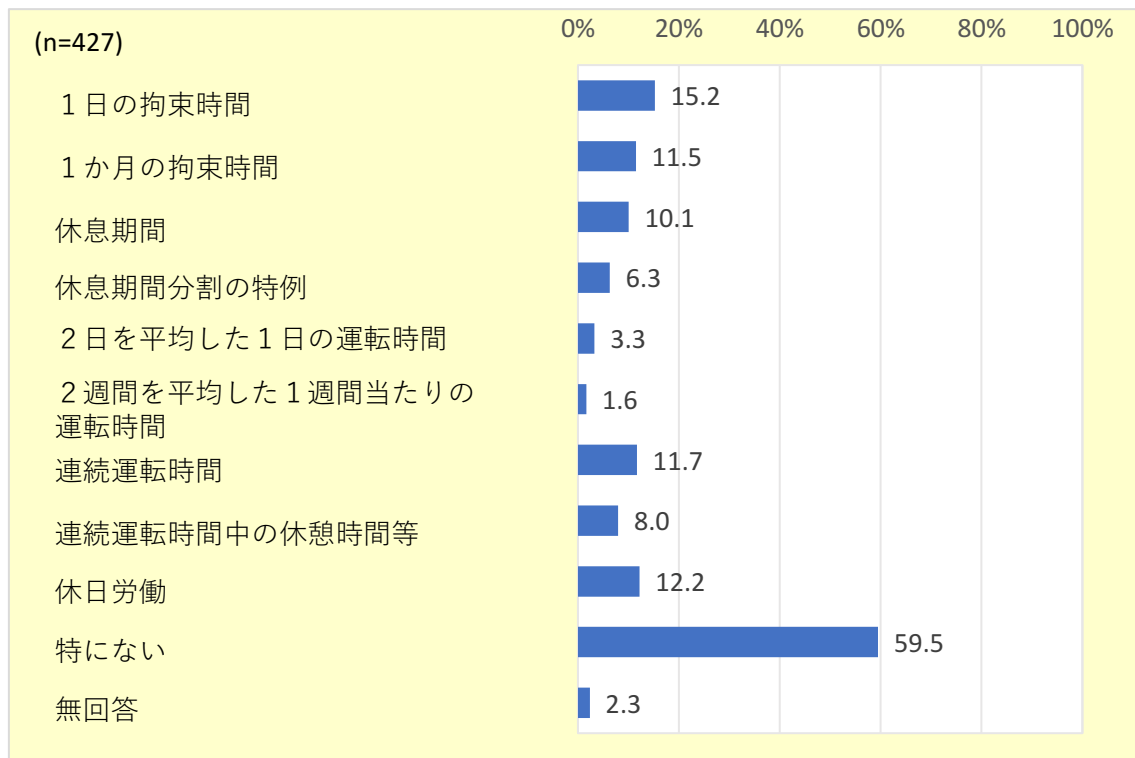
ア) 事業者

(規制を強めた方が良い事項)

### 令和3年度調査

改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項を尋ねたところ、「特にない」が最も多く59.5%、次いで「1日の拘束時間」が15.2%、「休日労働」が12.2%であった（複数回答（3つまで回答可））。

図表 147 改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項

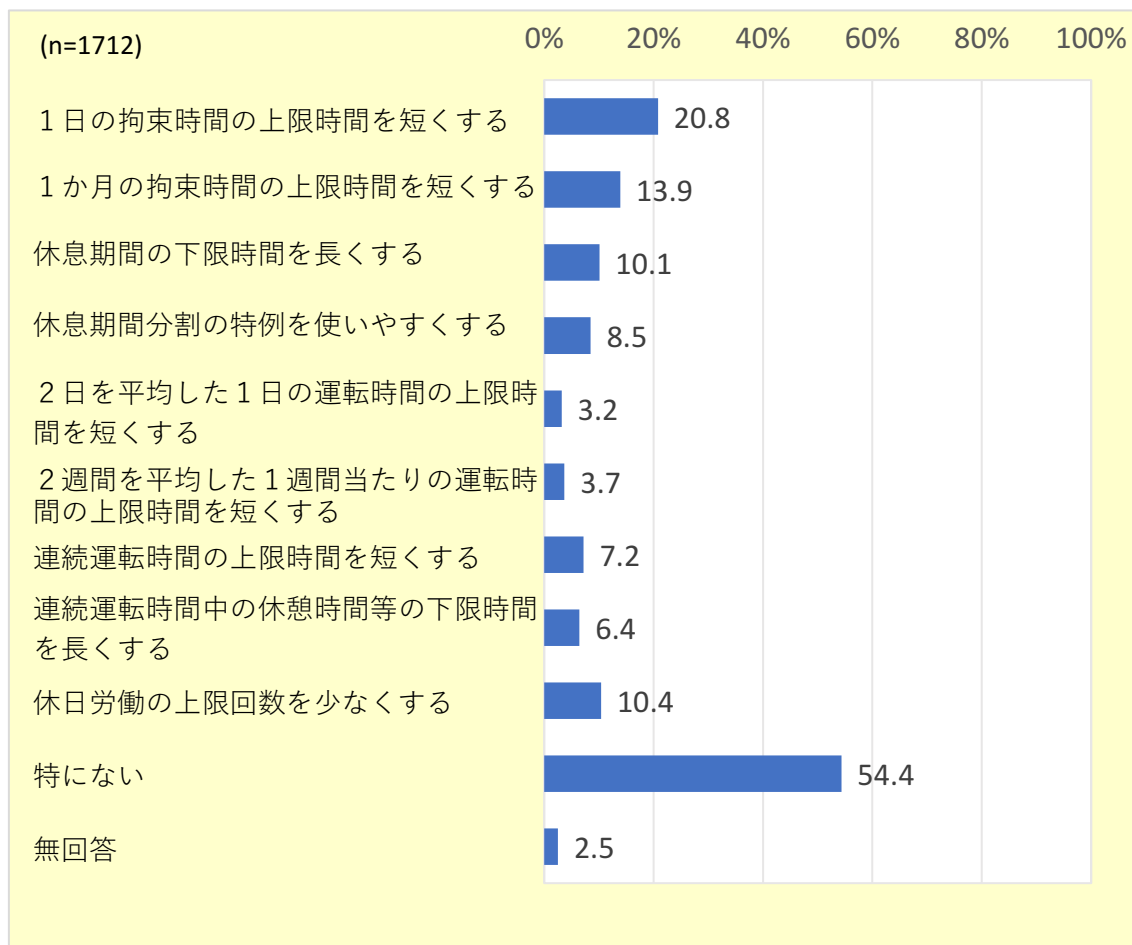


イ) 自動車運転者  
 (規制を強めた方がよい事項)

**令和3年度調査**

自動車運転者に対して、改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える事項を尋ねたところ、「特にない」が最も多く 54.4%、次いで「1日の拘束時間の上限時間を短くする」が 20.8%、「1か月の拘束時間の上限時間を短くする」が 13.9%であった（複数回答（3つまで回答可））。

図表 148 改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える事項



### 第3章 調査結果（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）

#### 1. 回答者の属性

##### （1）事業者

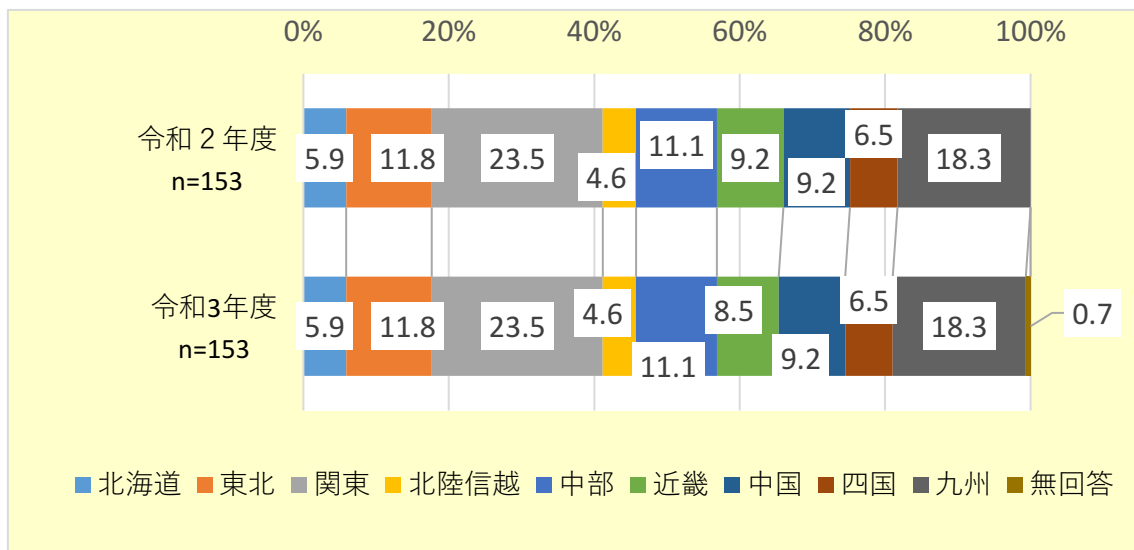
##### ア) 調査対象となる営業所の所在地

##### 追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）

令和2年度調査においては、トラックの営業所の所在地は、「関東」が23.5%と最も多く、次いで「九州」が18.3%、「東北」が11.8%、「中部」が11.1%、「近畿」が9.2%、「中国」が9.2%、「北陸信越」が4.6%、「北海道」が5.9%、「四国」が6.5%であった。

令和3年度調査においては、「関東」が23.5%と最も多く、次いで「九州」が18.3%、「東北」が11.8%、「中部」が11.1%、「中国」が9.2%、「近畿」が8.5%、「四国」が6.5%、「北海道」が5.9%、「北陸信越」が4.6%であった。

図表 149 営業所の所在地（ブロック別）（追跡）



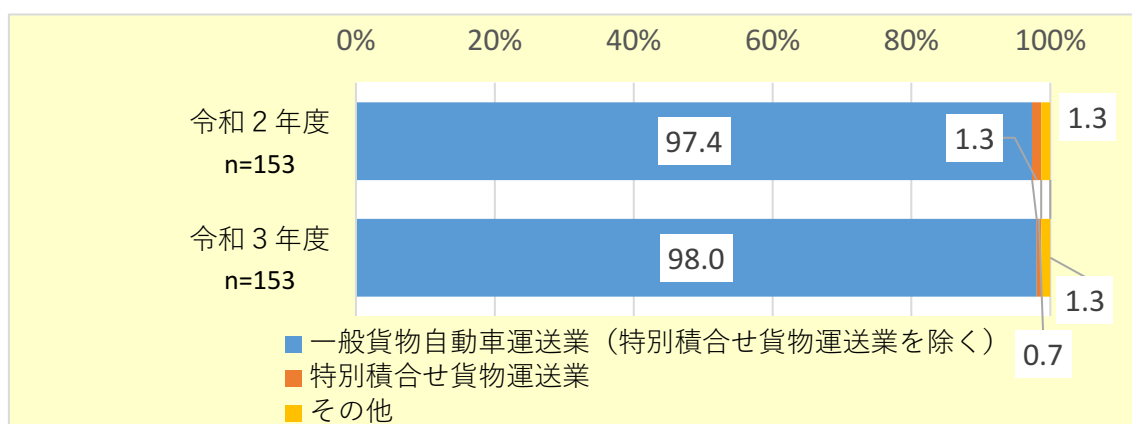
## イ) 主たる事業内容

### 追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）

令和2年度調査においては、トラック事業者の主たる事業内容は、「一般貨物自動車運送業（特別積合せ貨物運送業を除く）」が97.4%と大部分を占めた。一方、「特別積合せ貨物運送業」は1.3%であった。

令和3年度調査においては、トラック事業者の主たる事業内容は、「一般貨物自動車運送業（特別積合せ貨物運送業を除く）」が98.0%と大部分を占めた。一方、「特別積合せ貨物運送業」は0.7%であった。

図表 150 主たる事業内容（追跡）

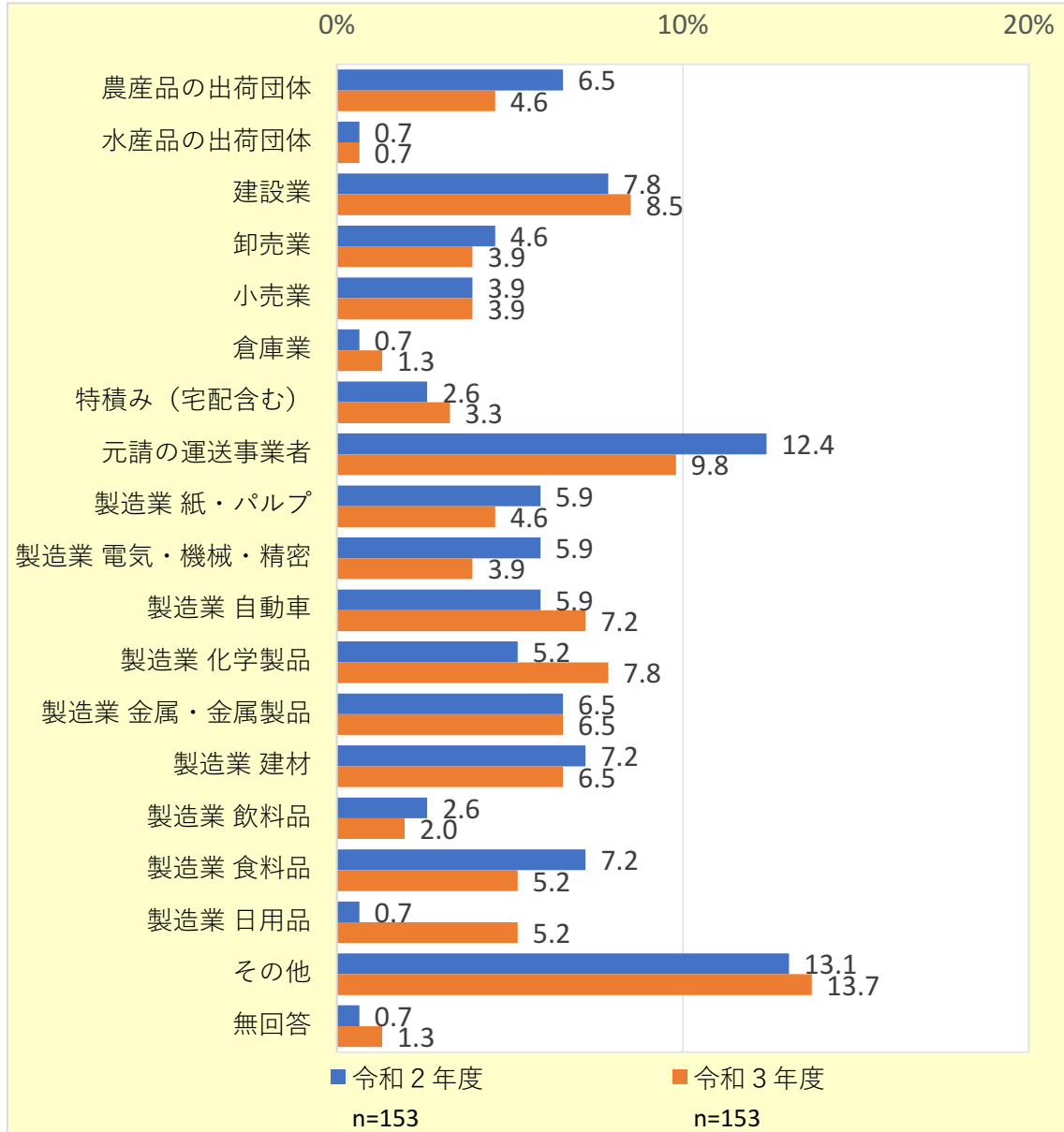


### 追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）

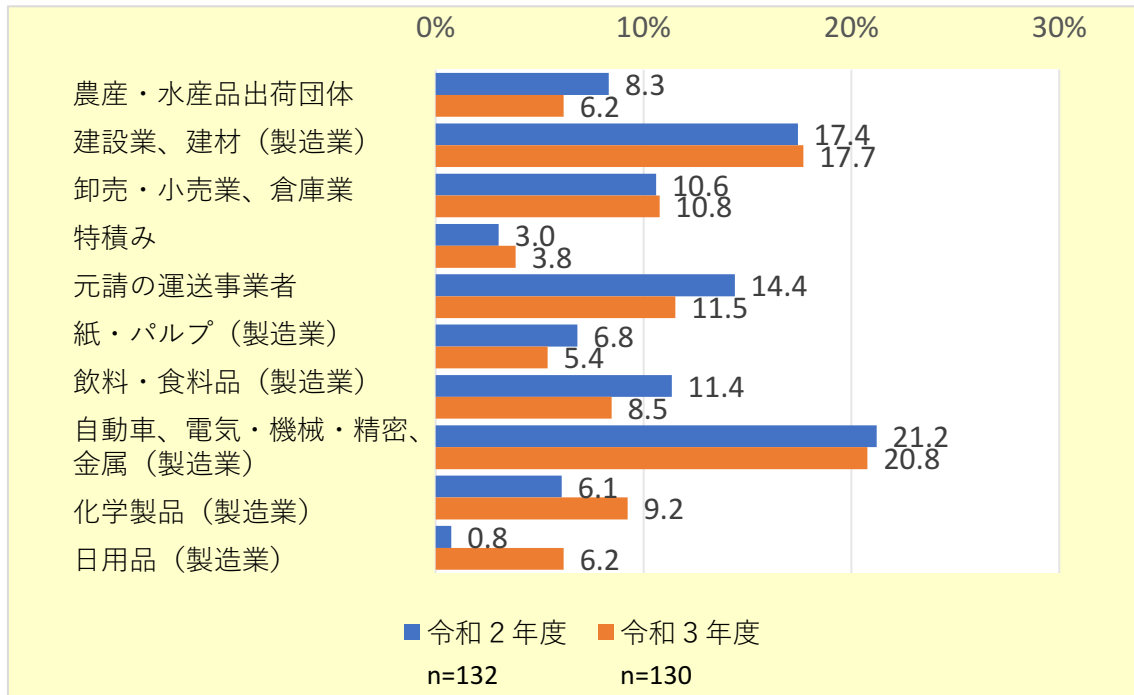
令和2年度調査においては、トラックにおける最も取引額が多い発荷主は、「元請の運送事業者」が12.4%となり、最も多かった。次いで、「建設業」が7.8%であった。

令和3年度調査においては、トラックにおける最も取引額が多い発荷主は、「元請の運送事業者」が9.8%となり、最も多かった。次いで、「建設業」が8.5%であった。

図表 151 最も取引額が多い発荷主（全体）（追跡）



図表 152 最も取引額の多い発荷主（分析に用いる主要 10 分類）（追跡）



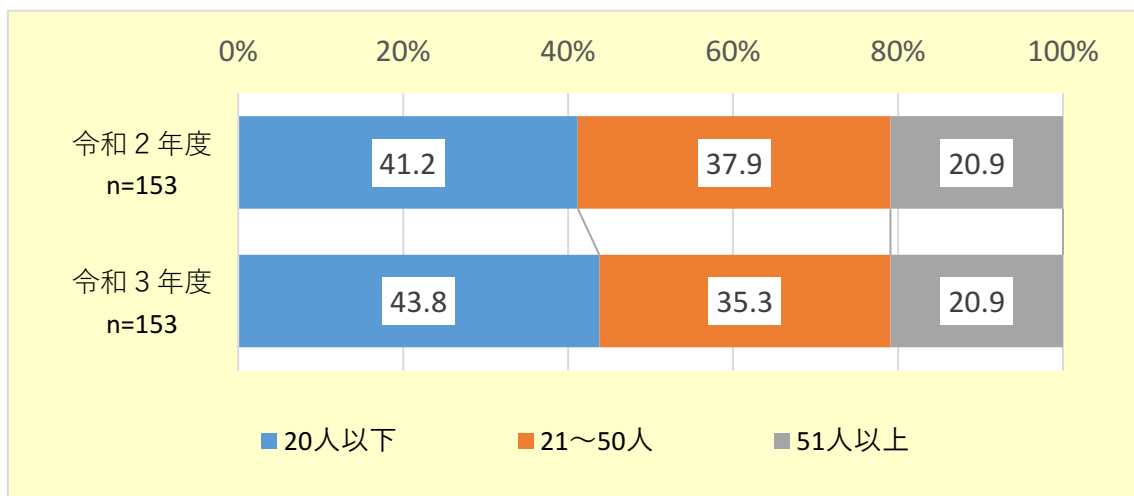
ウ) 所属する自動車運転者

**追跡調査（令和 2 年度調査と令和 3 年度調査の比較）**

令和 2 年度調査においては、トラックでは、「20 人以下」が 41.2%と最も多く、次いで「21 人～50 人」が 37.9%、「51 人以上」が 20.9%であった。

令和 3 年度調査においては、トラックでは、「20 人以下」が 43.8%と最も多く、次いで「21 人～50 人」が 35.3%、「51 人以上」が 20.9%であった。

図表 153 所属する自動車運転者（人数規模ごとに集計）（追跡）



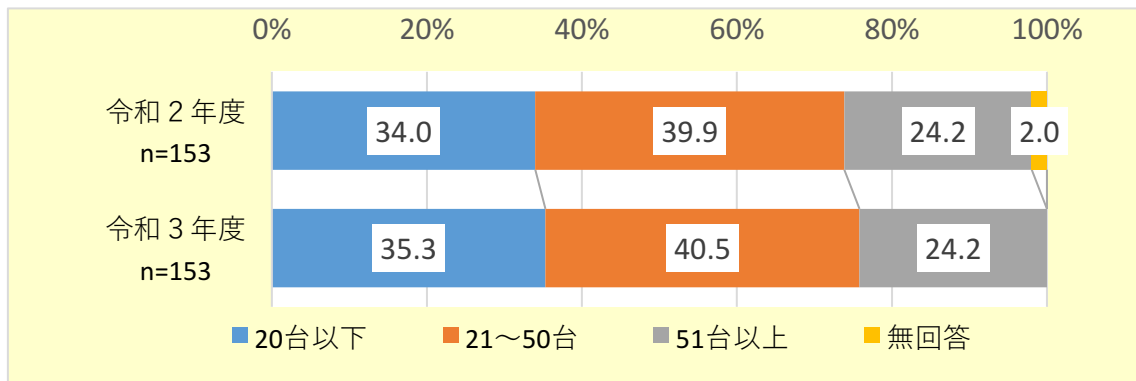
エ) 保有する車両の台数

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、トラックは、「21～50台」が39.9%と最も多く、次いで「20台以下」が34.0%、「51台以上」が24.2%であった。

令和3年度調査においては、トラックは、「21～50台」が40.5%と最も多く、次いで「20台以下」が35.3%、「51台以上」が24.2%であった。

図表 154 保有する車両（車両規模ごとに集計）（追跡）



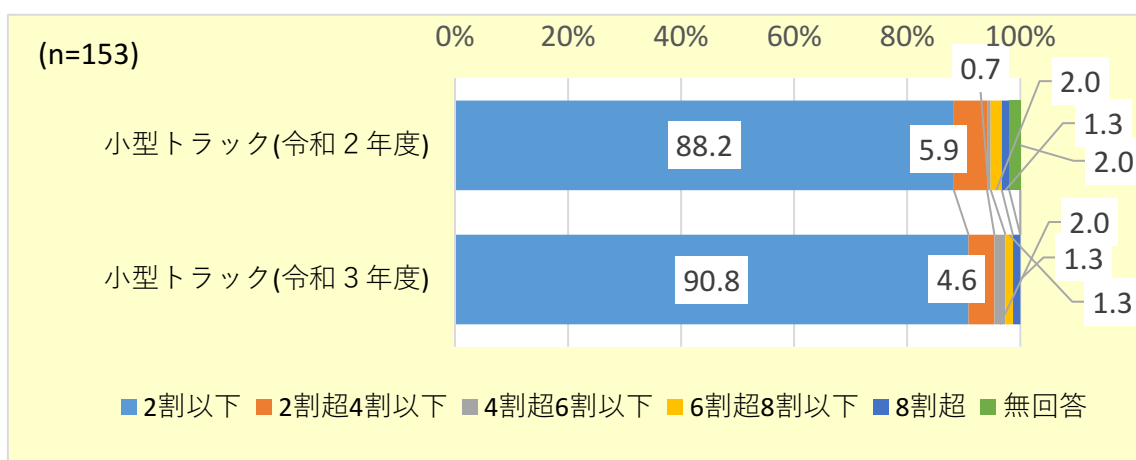
a) 車両の種類別の占める割合

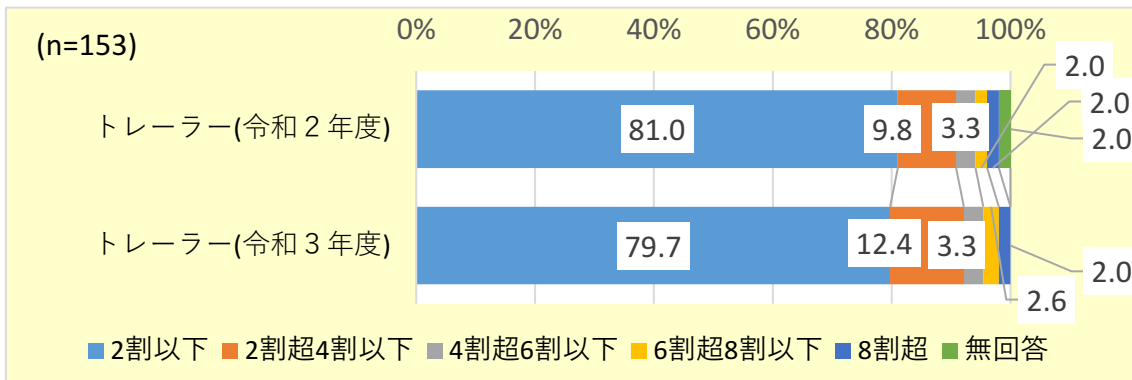
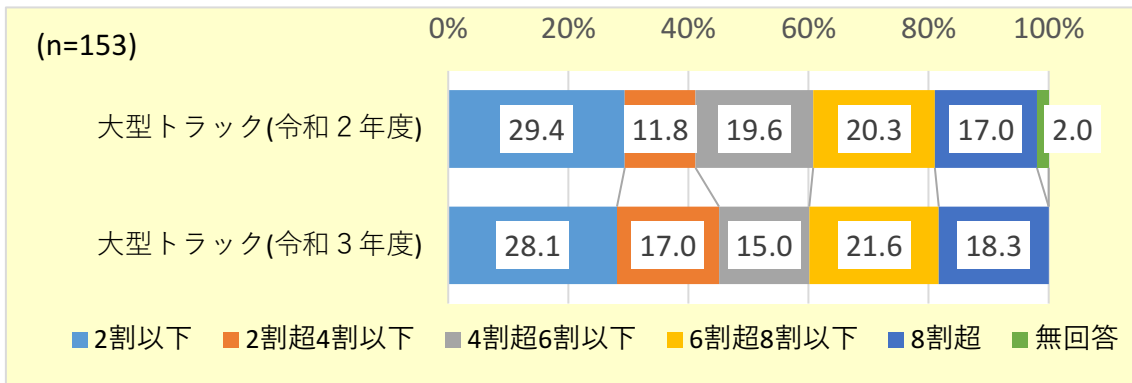
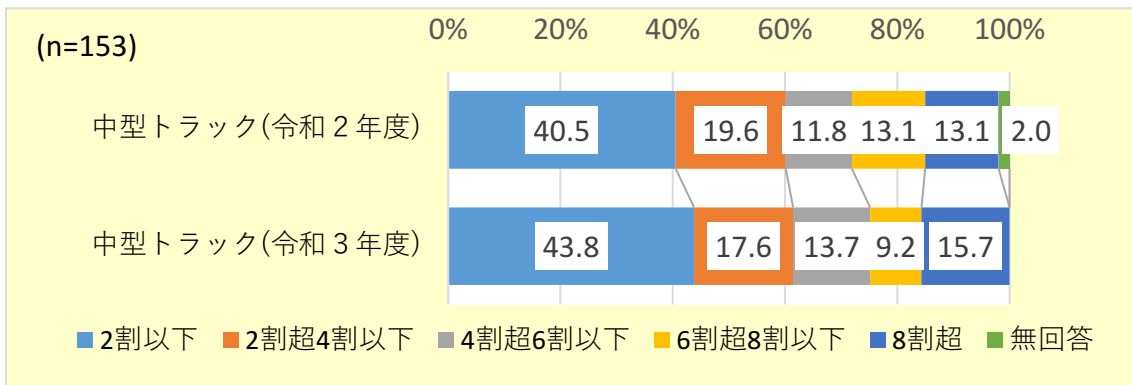
**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、車両の種類別で最も多かった回答は、それぞれ、小型トラックが「2割以下」で88.2%、中型トラックが「2割以下」で40.5%、大型トラックは「2割以下」で29.4%、トレーラーは「2割以下」で81.0%であった。

令和3年度調査においては、車両の種類別で最も多かった回答は、それぞれ、小型トラックが「2割以下」で90.8%、中型トラックが「2割以下」で43.8%、大型トラックは「2割以下」で28.1%、トレーラーは「2割以下」で79.7%であった。

図表 155 保有する車両のうち車両の種類ごとの占める割合（追跡）





※ 運行種別ごとに、営業所が所有する全車両のうちに占める割合を計算し、その割合ごとに回答数(%)を示している。

b) 運行種別の占める割合

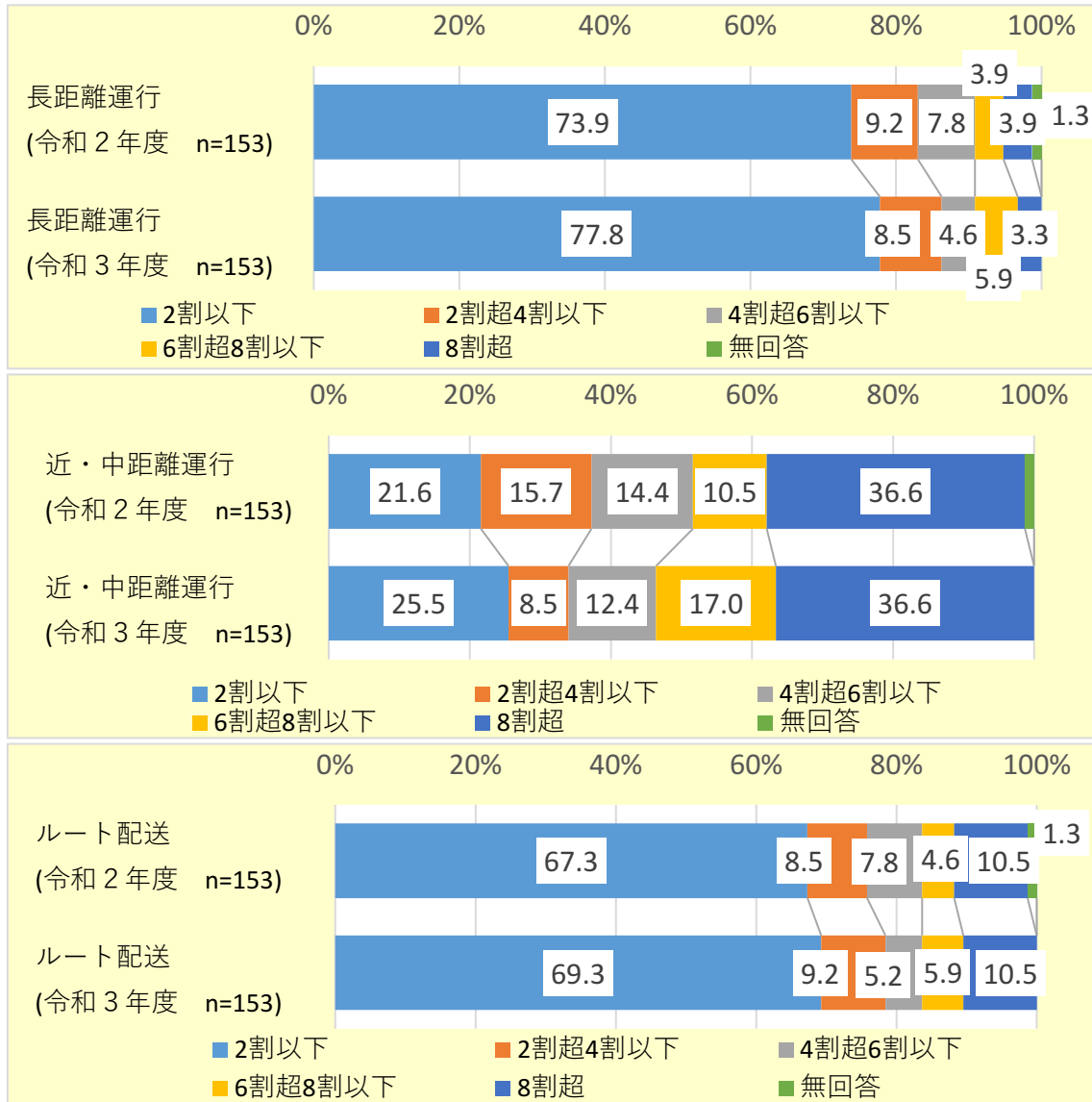
**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、保有する車両のうち運行種別の占める割合をみると、長距離運行は、「2割以下」が73.9%と最も多く、次いで「2割超4割以下」が9.2%、「4割超6割以下」が7.8%であった。近・中距離運行は、「8割超」が36.6%と最も多く、次いで「2割以下」が21.6%、「2割超4割以下」が15.7%であった。ルート配送は、「2割以下」が67.3%と最も多く、次いで「8割超」が10.5%、「2割超4割以下」が8.5%であった。

令和3年度調査においては、保有する車両のうち運行種別の占める割合をみると、長距離運行は、「2割以下」が77.8%と最も多く、次いで「2割超4割以下」が8.5%、「6割超8割以下」が5.9%であった。近・中距離運行は、「8割超」が36.6%と最も多く、次いで「2割以下」が25.5%、「6割超8割以下」が17.0%であった。ルート配送は、「2割以下」が69.3%と最も多く、次いで「8割超」が10.5%、「2割超4割以下」が9.2%であった。



図表 156 保有する車両のうち投入する運行種別ごとの占める割合（追跡）



※ 運行種別ごとに、営業所が所有する全車両のうちに占める割合を計算し、その割合ごとに回答数(%)を示している。

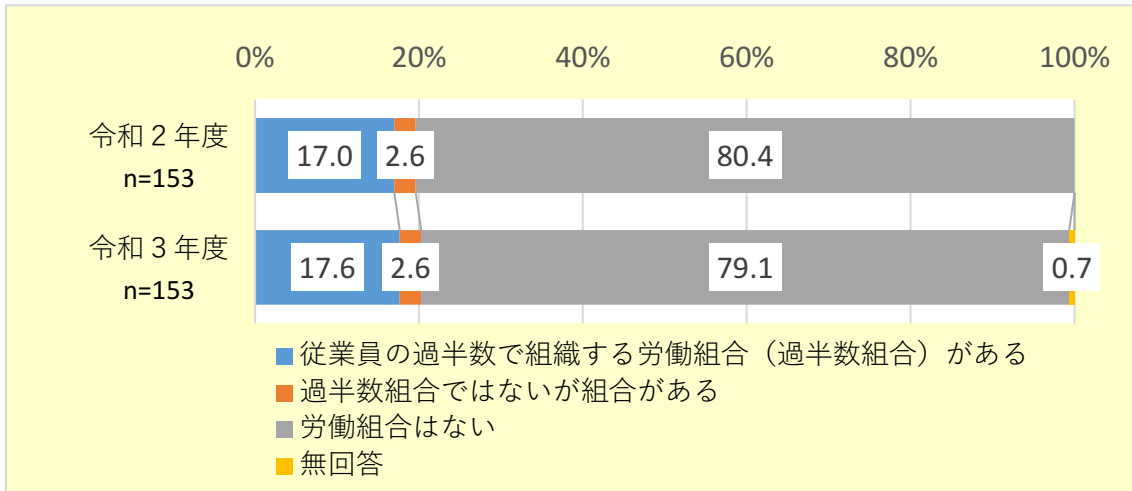
オ) 労働組合の有無

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、「労働組合はない」が80.4%と最も多く、次いで「従業員の過半数で組織する労働組合（過半数組合）がある」が17.0%、「過半数組合ではないが組合がある」が2.6%であった。

令和3年度調査においては、「労働組合はない」が79.1%と最も多く、次いで「従業員の過半数で組織する労働組合（過半数組合）がある」が17.6%、「過半数組合ではないが組合がある」が2.6%であった。

図表 157 労働組合の有無（追跡）



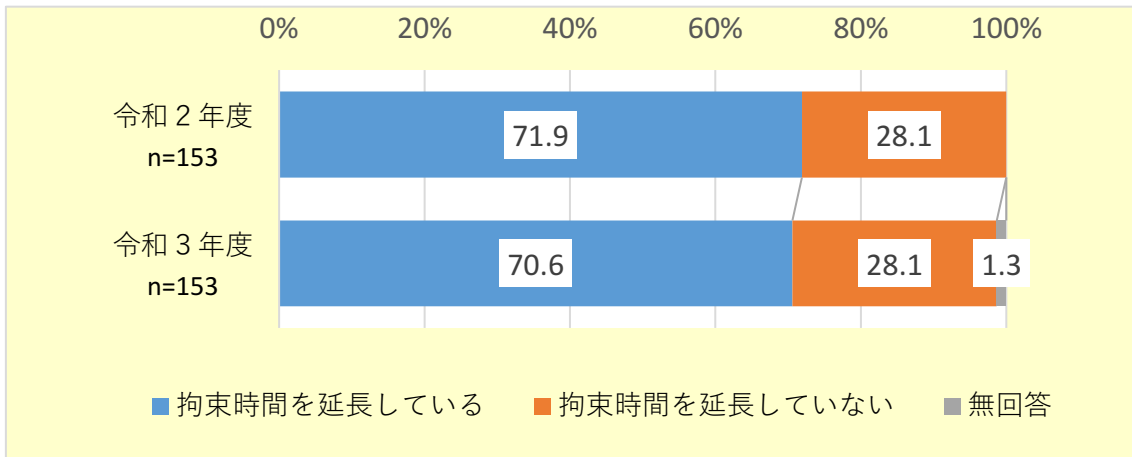
カ) 改善基準告示の内容を基にした拘束時間の延長状況

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、「拘束時間を延長している」が71.9%と多く、次いで「拘束時間を延長していない」が28.1%であった。

令和3年度調査においては、「拘束時間を延長している」が70.6%と多く、次いで「拘束時間を延長していない」が28.1%であった。

図表 158 拘束時間の延長状況（追跡）



(2) 自動車運転者

ア) 従事する業務（業種、勤務形態等）

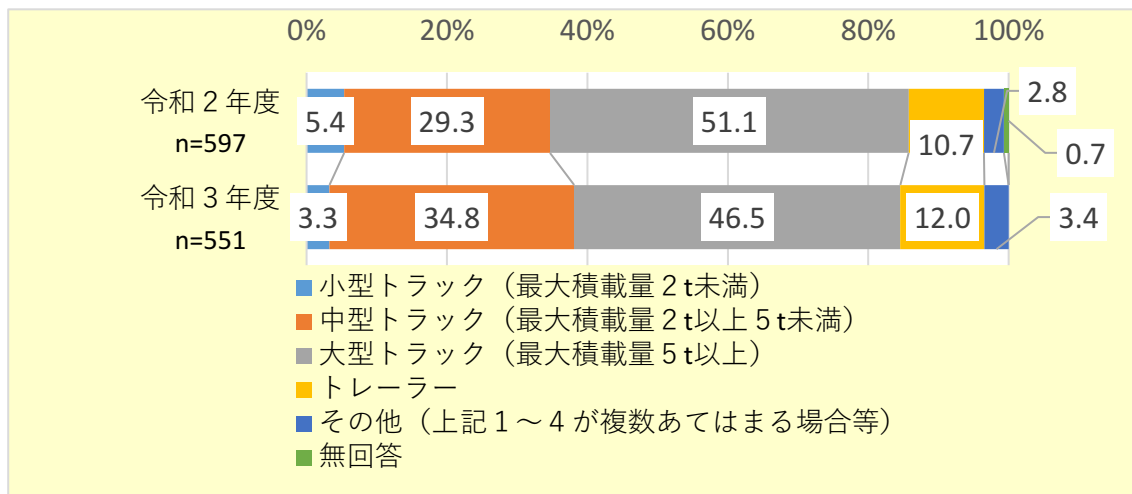
**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、「大型トラック（最大積載量5 t以上）」が51.1%と最も多く、次いで、「中型トラック（最大積載量2 t以上5 t未満）」が29.3%、「トレーラー」が10.7%、「小型トラック（最大積載量2 t未満）」が5.4%であった。

令和3年度調査においては、「大型トラック（最大積載量5 t以上）」が46.5%と最も多く、次いで「中型トラック（最大積載量2 t以上5 t未満）」が34.8%、「トレーラー」が

12.0%、「小型トラック（最大積載量2 t未満）」が3.3%であった。

図表 159 主に乗車している車種（追跡）

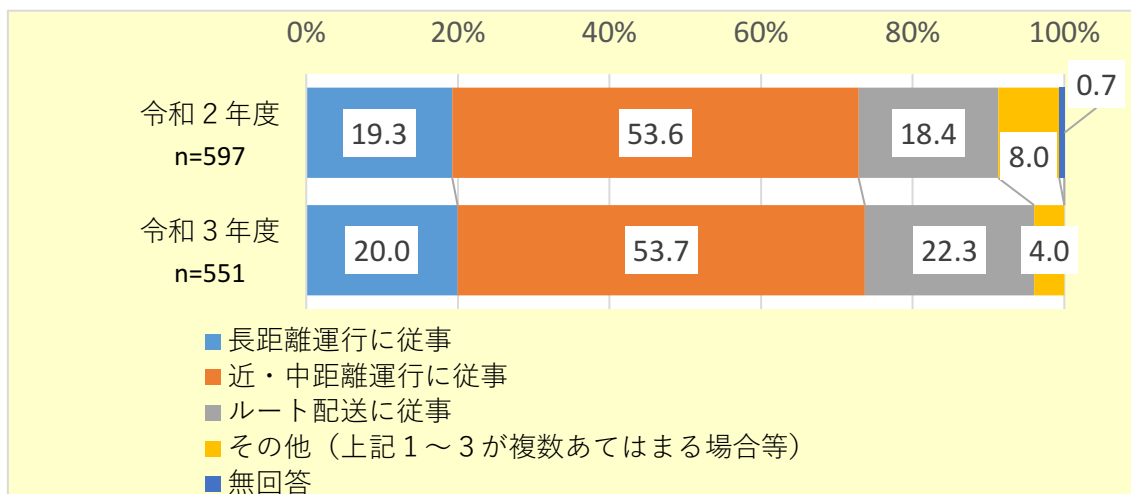


### 追跡調査（令和 2 年度調査と令和 3 年度調査の比較）

令和 2 年度調査においては、トラック運転者の主な勤務体系は、「近・中距離運行に従事」が 53.6%と最も多く、次いで「長距離運行に従事」が 19.3%、「ルート配送に従事」が 18.4%であった。

令和 3 年度調査においては、トラック運転者の主な勤務体系は、「近・中距離運行に従事」が 53.7%と最も多く、次いで「ルート配送に従事」が 22.3%、「長距離運行に従事」が 20.0%であった。

図表 160 主な勤務体系（追跡）



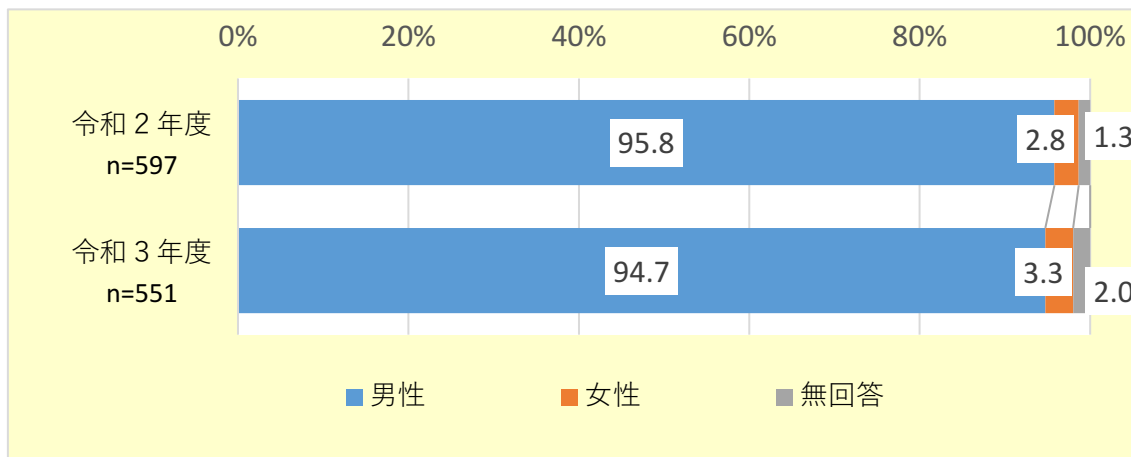
イ) 性別

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、「男性」が95.8%と大部分を占めた。

令和3年度調査においては、「男性」が94.7%と大部分を占めた。

図表 161 性別（追跡）



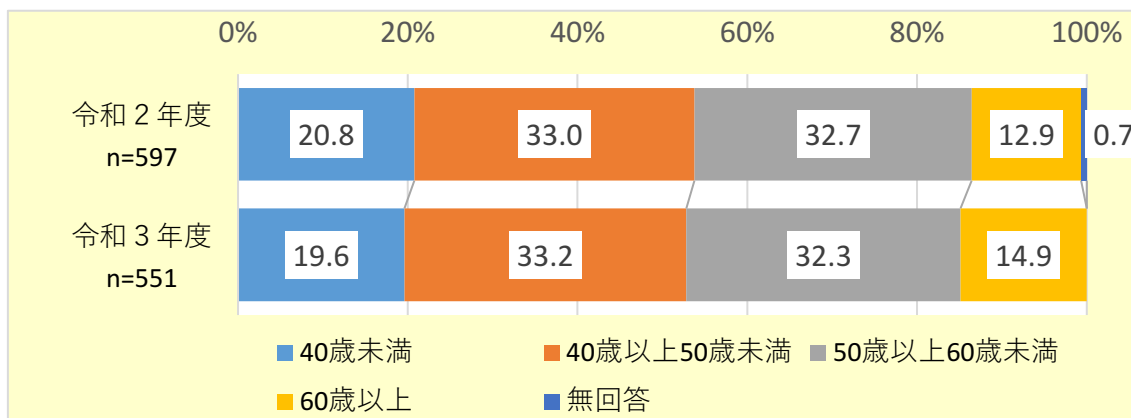
ウ) 年齢

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、「40歳以上50歳未満」が33.0%と最も多く、次いで「50歳以上60歳未満」が32.7%、「40歳未満」が20.8%、「60歳以上」が12.9%であった。

令和3年度調査においては、「40歳以上50歳未満」が33.2%と最も多く、次いで「50歳以上60歳未満」が32.3%、「40歳未満」が19.6%、「60歳以上」が14.9%であった。

図表 162 年齢（追跡）



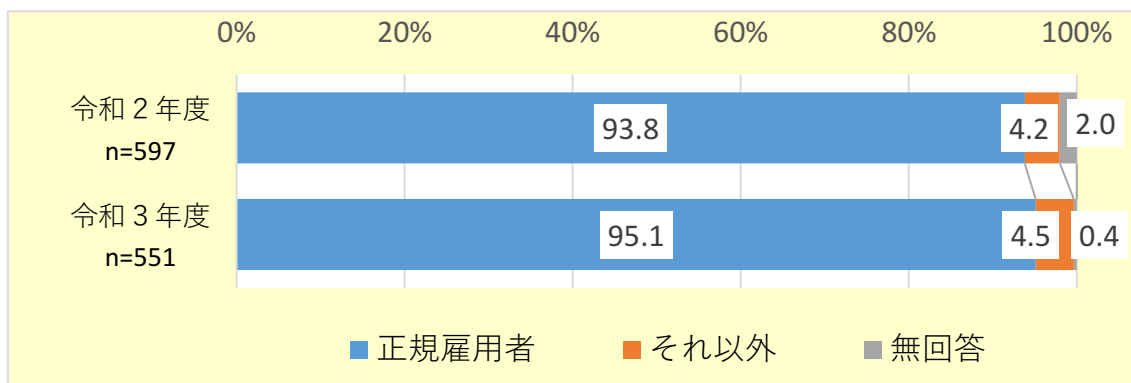
エ) 雇用形態

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、「正規雇用者」が93.8%と大部分を占めた。

令和3年度調査においては、「正規雇用者」が95.1%と大部分を占めた。

図表 163 雇用形態（追跡）



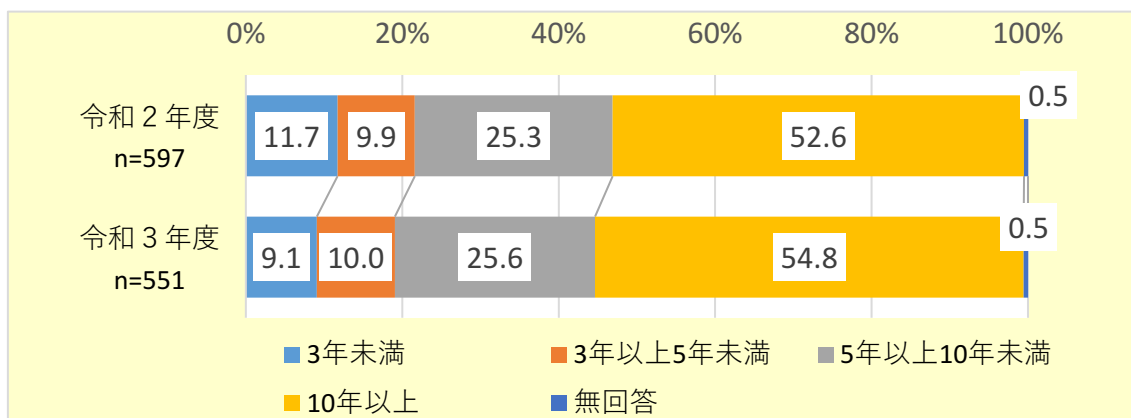
オ) 現在の勤務先での勤続年数

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、「10年以上」が52.6%と最も多く、次いで「5年以上10年未満」が25.3%、「3年未満」が11.7%であった。

令和3年度調査においては、「10年以上」が54.8%と最も多く、次いで「5年以上10年未満」が25.6%、「3年以上5年未満」が10.0%であった。

図表 164 現在の勤務先での勤続年数（追跡）



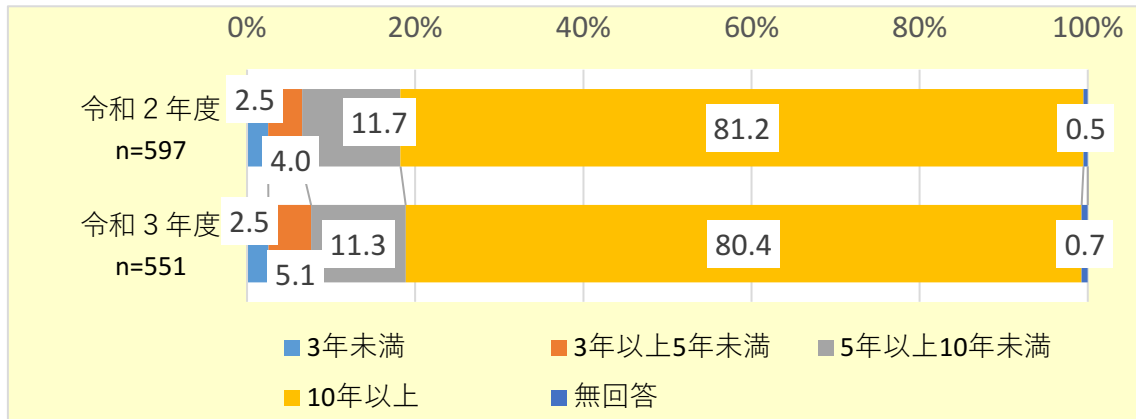
カ) これまでの自動車運転者としての経験年数

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、「10年以上」が81.2%と最も多く、次いで「5年以上10年未満」が11.7%、「3年以上5年未満」が4.0%であった。

令和3年度調査においては、「10年以上」が80.4%と最も多く、次いで「5年以上10年未満」が11.3%、「3年以上5年未満」が5.1%であった。

図表 165 これまでの自動車運転者としての経験年数（追跡）



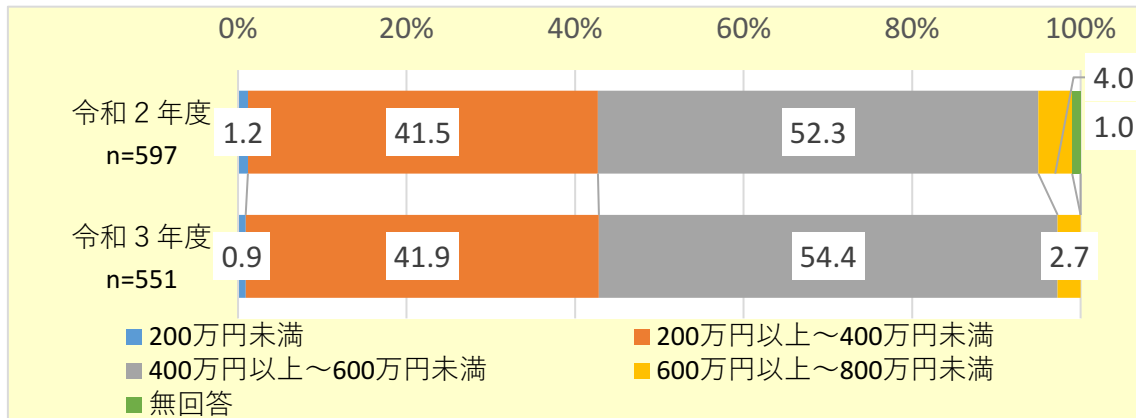
キ) 自動車運転者としての年収

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、「400万円以上600万円未満」が52.3%と最も多く、次いで「200万円以上～400万円未満」が41.5%、「600万円以上～800万円未満」が4.0%であった。

令和3年度調査においては、「400万円以上600万円未満」が54.4%と最も多く、次いで「200万円以上～400万円未満」が41.9%、「600万円以上～800万円未満」が2.7%であった。

図表 166 年収（追跡）



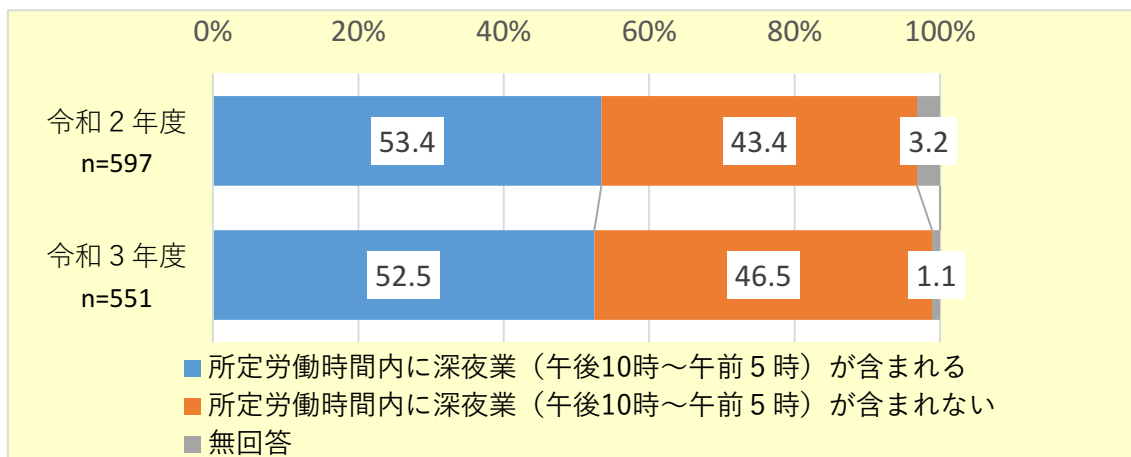
ク) 主な勤務時間帯

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、主な勤務時間帯は、「所定労働時間内に深夜業（午後10時～午前5時）が含まれる」が53.4%と多く、次いで「所定労働時間内に深夜業（午後10時～午前5時）が含まれない」が43.4%であった。

令和3年度調査においては、主な勤務時間帯は、「所定労働時間内に深夜業（午後10時～午前5時）が含まれる」が52.5%と多く、次いで「所定労働時間内に深夜業（午後10時～午前5時）が含まれない」が46.5%であった。

図表 167 主な勤務時間帯（追跡）



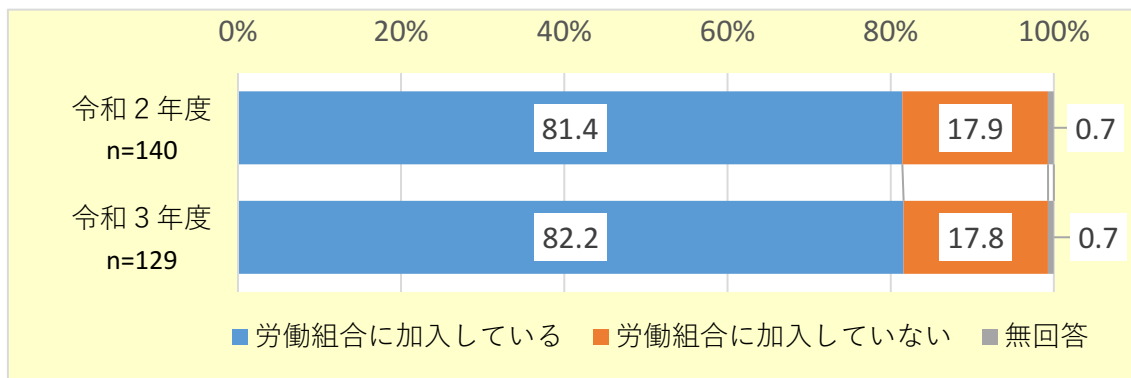
ケ) 労働組合への加入状況

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査においては、「労働組合に加入している」人が 81.4%と多く、「労働組合に加入していない」人が 17.9%であった。

令和3年度調査においては、「労働組合に加入している」人が 82.2%と多く、「労働組合に加入していない」人が 17.8%であった。

図表 168 労働組合への加入状況（追跡）



## 2. 拘束時間等に関する状況

### (1) 1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間

※ 本調査で「1日の拘束時間」と記載した場合、1勤務の拘束時間（始業時刻と終業時刻）を尋ねている。

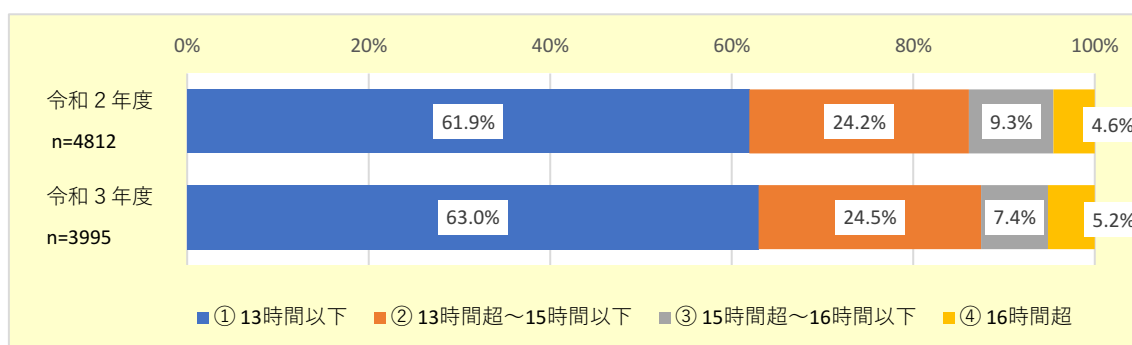
#### ア) 事業者

##### (1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間)

##### 追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）

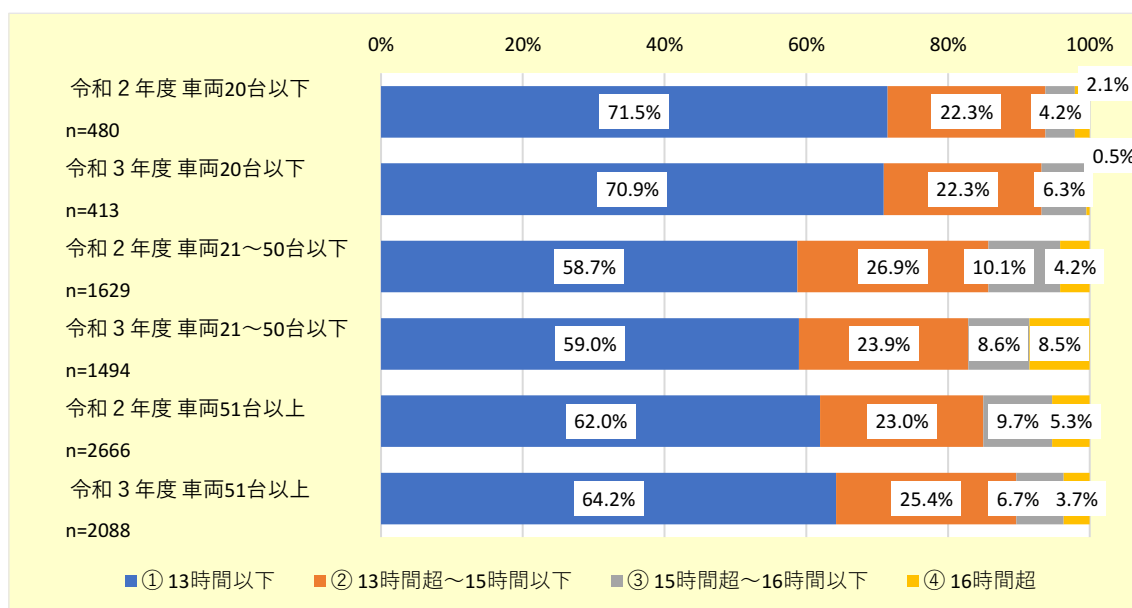
繁忙期において、令和2年度調査と令和3年度調査において回答があった事業所を比較したところ、地域に関しては、「東北」、「北陸信越」、「中国」、運行種別に関しては、「長距離運行」、発荷主の種類に関しては、「飲料・食料品（製造業）」、「日用品（製造業）」において1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で長い傾向が見られた。一方、「関東」、「中部」、「ルート配送」、「元請の運送事業者」、「トレーラー」において1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で短い傾向が見られた。

図表 169 1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間（繁忙期）（追跡）（全体）

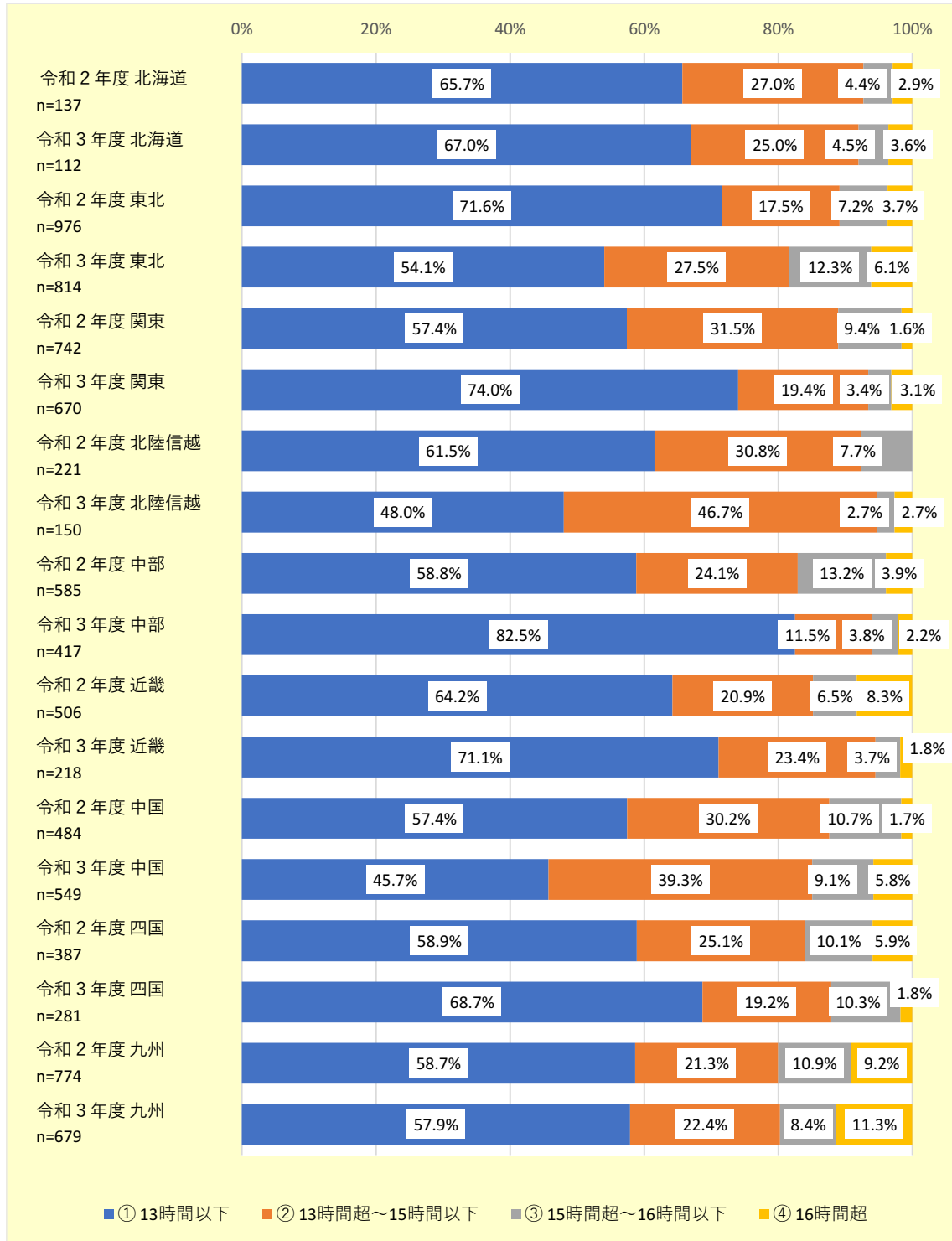




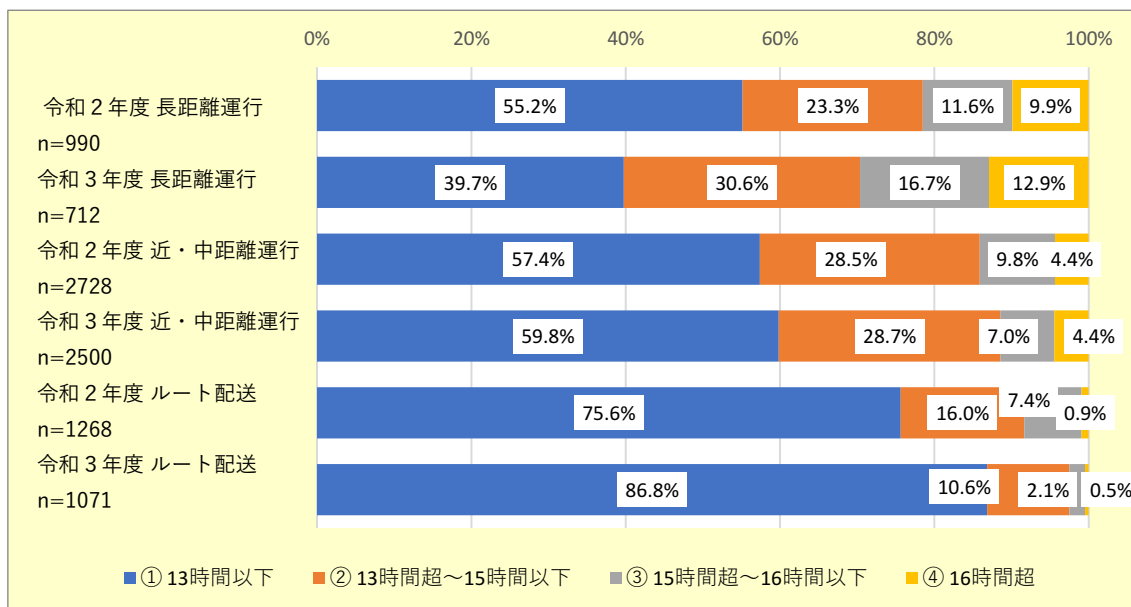
図表 170 1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間（繁忙期）（追跡）（企業規模）



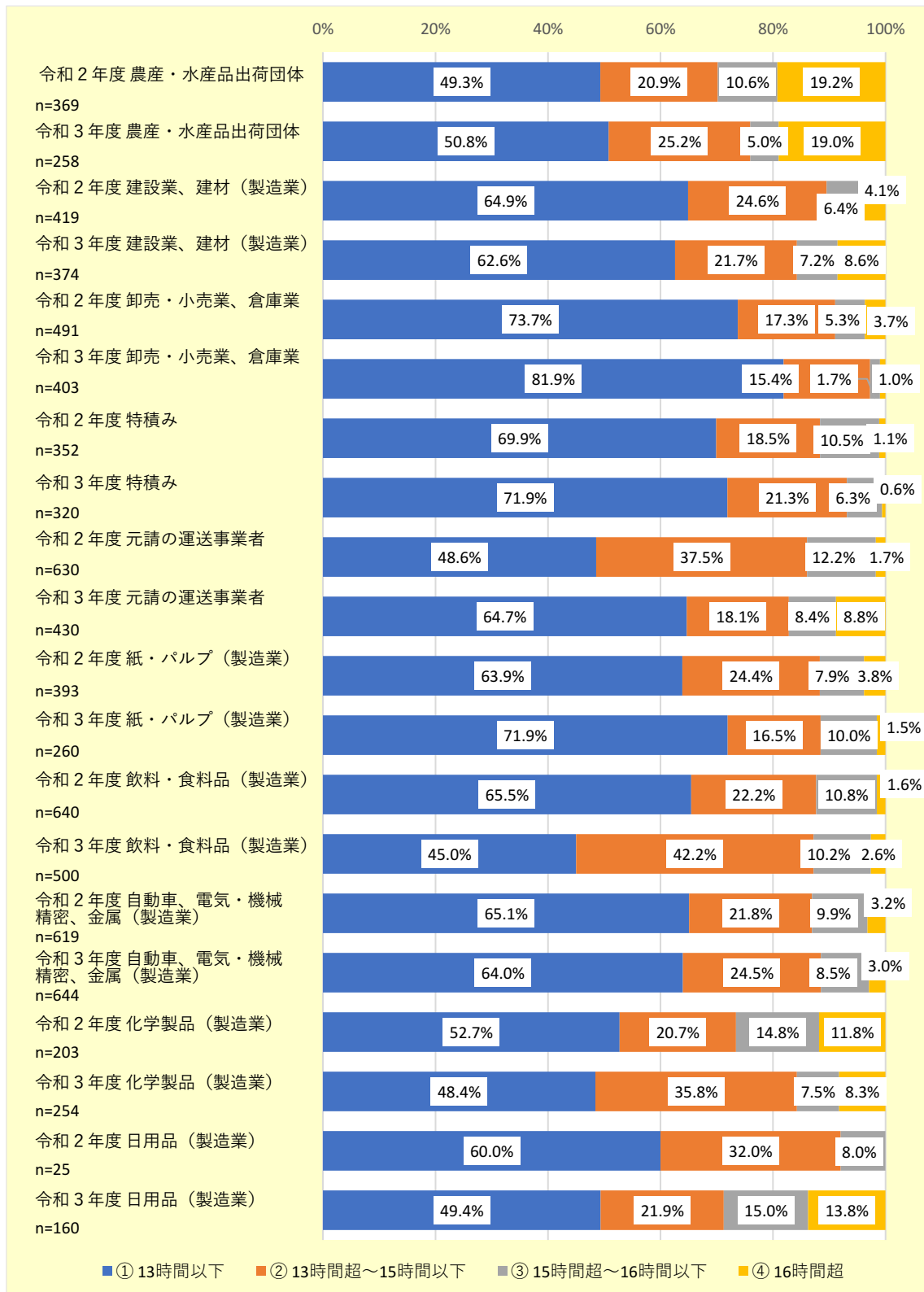
図表 171 1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間（繁忙期）（追跡）（地域）



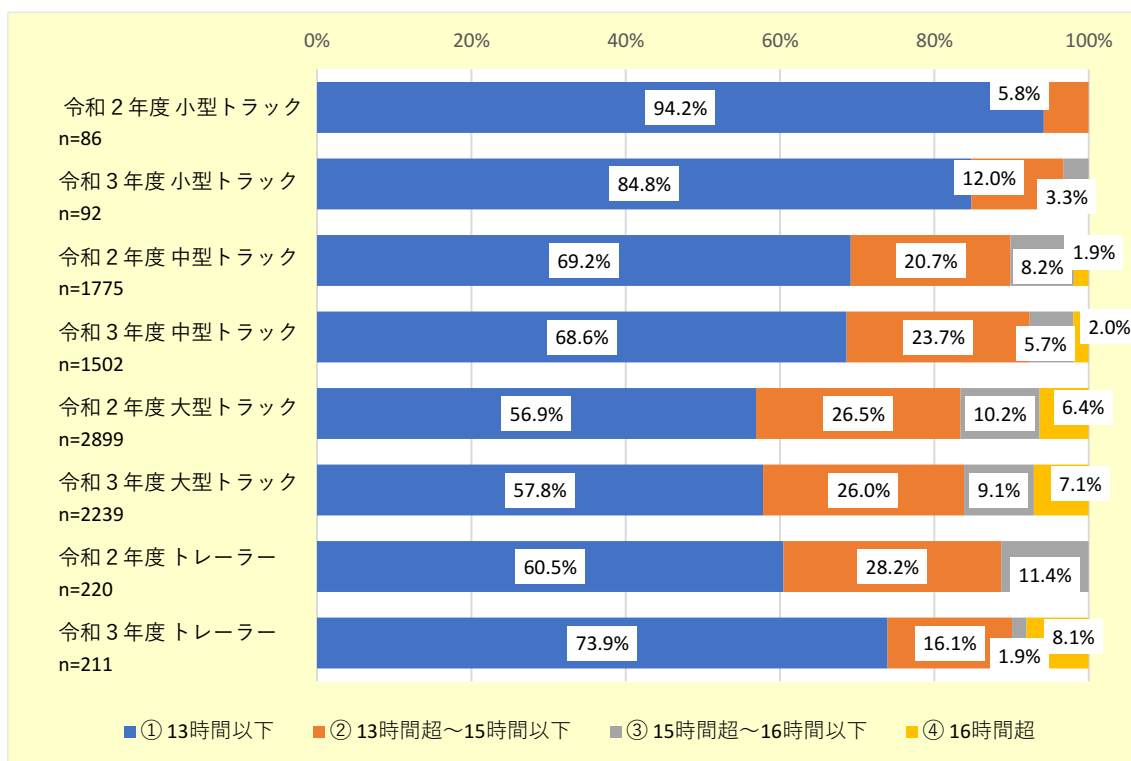
図表 172 1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間（繁忙期）（追跡）（運行種別）



図表 173 1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間（繁忙期）（追跡）（発荷主の業種）



図表 174 1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間（繁忙期）（追跡）（車両の種類）



## イ) 自動車運転者

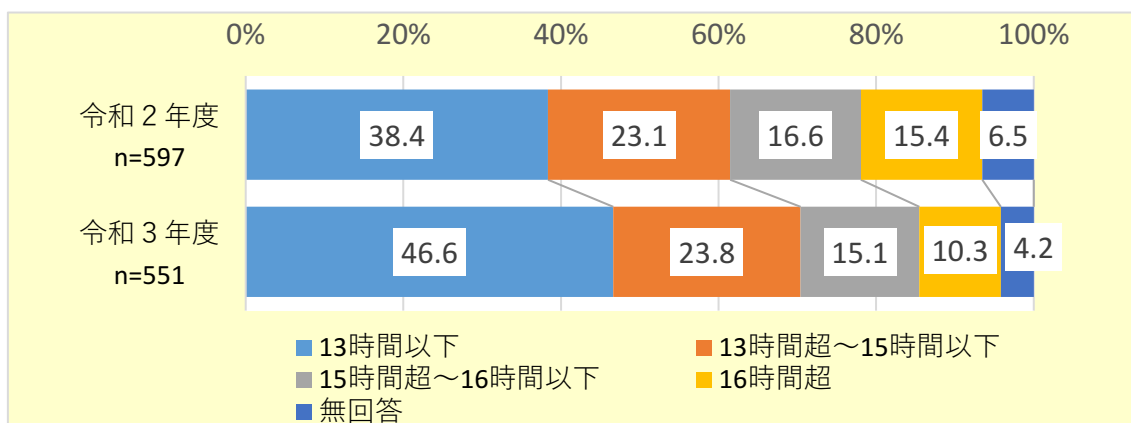
### (1日の拘束時間)

#### 追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）

1日の始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、令和2年度調査においては、自動車運転者に対して、最も長かった1日の拘束時間を尋ねたところ、「13時間以下」が38.4%と最も多く、次いで「13時間超～15時間以下」が23.1%、「15時間超～16時間以下」が16.6%、「16時間超」が15.4%であった。

令和3年度調査においては、自動車運転者に対して、最も長かった1日の拘束時間を尋ねたところ、「13時間以下」が46.6%と最も多く、次いで「13時間超～15時間以下」が23.8%、「15時間超～16時間以下」が15.1%、「16時間超」が10.3%であった。

図表 175 最も長かった1日の拘束時間（追跡）



### (1日の拘束時間と組合の有無)

#### 追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「労働組合はない」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 176 最も長かった1日の拘束時間と組合の有無のクロス集計（追跡）

#### 令和2年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答
		全体	13時間以下	13時間超～15時間以下	15時間超～16時間以下	16時間超	
		(n数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
組合の有無		592	38.5	23.1	16.7	15.5	6.1
全体	労働組合がある	140	40.0	13.6	15.7	24.3	6.4
	労働組合はない	452	38.1	26.1	17.0	12.8	6.0

#### 令和3年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答
		全体	13時間以下	13時間超～15時間以下	15時間超～16時間以下	16時間超	
		(n数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
組合の有無		551	46.6	23.8	15.1	10.3	4.2
全体	労働組合がある	129	43.4	23.3	19.4	10.1	3.9
	労働組合はない	422	47.6	23.9	13.7	10.4	4.3

(1日の拘束時間と企業規模(車両数))

**追跡調査(令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

令和2年度調査で回答があった自動車運転者においては、「21～50台」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「20台以下」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 177 最も長かった1日の拘束時間と企業規模(車両数)のクロス集計(追跡)

令和2年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
企業規模(車両数)		585	38.1	23.1	16.9	15.4	6.5
全体	20台以下	160	55.0	15.6	11.9	6.9	10.6
	21～50台	251	35.1	25.5	19.5	14.7	5.2
	51台以上	174	27.0	26.4	17.8	24.1	4.6

令和3年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
企業規模(車両数)		505	46.7	22.8	14.9	11.1	4.6
全体	20台以下	157	62.4	17.8	8.3	3.8	7.6
	21～50台	224	40.2	22.8	20.1	13.4	3.6
	51台以上	124	38.7	29.0	13.7	16.1	2.4

(1日の拘束時間と地域)

**追跡調査(令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

令和2年度調査で回答があった自動車運転者においては、「九州」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「関東」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 178 最も長かった1日の拘束時間と地域のクロス集計（追跡）

令和2年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
地域		597	38.4	23.1	16.6	15.4	6.5
全体	北海道	37	27.0	51.4	5.4	2.7	13.5
	東北	74	23.0	20.3	23.0	27.0	6.8
	関東	115	42.6	29.6	16.5	7.0	4.3
	北陸信越	24	50.0	20.8	8.3	12.5	8.3
	中部	72	45.8	19.4	15.3	12.5	6.9
	近畿	57	54.4	12.3	12.3	17.5	3.5
	中国	57	33.3	24.6	31.6	8.8	1.8
	四国	34	23.5	20.6	20.6	26.5	8.8
	九州	127	39.4	18.1	12.6	21.3	8.7

令和3年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
地域		505	46.7	22.8	14.9	11.1	4.6
全体	北海道	31	64.5	32.3	3.2	-	-
	東北	60	36.7	28.3	25.0	3.3	6.7
	関東	103	52.4	26.2	11.7	2.9	6.8
	北陸信越	21	66.7	14.3	4.8	14.3	-
	中部	60	53.3	28.3	15.0	3.3	-
	近畿	46	60.9	17.4	10.9	8.7	2.2
	中国	46	39.1	23.9	28.3	4.3	4.3
	四国	35	28.6	17.1	22.9	22.9	8.6
	九州	103	36.9	15.5	10.7	31.1	5.8

（1日の拘束時間と年齢）

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「50歳以上60歳未満」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 179 最も長かった1日の拘束時間と年齢のクロス集計（追跡）

令和2年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
年齢		593	38.4	23.3	16.4	15.5	6.4
全体	40歳未満	124	34.7	25.8	25.0	11.3	3.2
	40歳以上50歳未満	197	39.1	22.3	15.2	15.7	7.6
	50歳以上60歳未満	195	40.0	22.6	13.8	17.4	6.2
	60歳以上	77	39.0	23.4	11.7	16.9	9.1

令和3年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
年齢		551	46.6	23.8	15.1	10.3	4.2
全体	40歳未満	108	38.0	25.9	22.2	13.0	0.9
	40歳以上50歳未満	183	46.4	25.7	15.8	9.3	2.7
	50歳以上60歳未満	178	48.9	23.0	14.0	10.7	3.4
	60歳以上	82	53.7	18.3	6.1	8.5	13.4



(1日の拘束時間と年収)

**追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「200万円以上400万円未満」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 180 最も長かった1日の拘束時間と年収のクロス集計 (追跡)

令和2年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
年収		591	38.6	23.2	16.6	15.6	6.1
全体	200万円未満	7	57.1	-	28.6	14.3	-
	200万円以上～400万円未満	248	47.2	20.6	11.3	13.3	7.7
	400万円以上～600万円未満	312	33.0	24.7	20.5	17.0	4.8
	600万円以上～800万円未満	24	16.7	37.5	16.7	20.8	8.3
	800万円以上	0	-	-	-	-	-

令和3年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
年収		551	46.6	23.8	15.1	10.3	4.2
全体	200万円未満	5	80.0	-	-	-	20.0
	200万円以上～400万円未満	231	58.4	21.6	7.8	5.6	6.5
	400万円以上～600万円未満	300	38.0	25.3	20.0	14.3	2.3
	600万円以上～800万円未満	15	26.7	33.3	33.3	6.7	-
	800万円以上	0	-	-	-	-	-

(1日の拘束時間と勤務形態)

**追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「近・中距離運行に従事」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 181 最も長かった1日の拘束時間と勤務形態のクロス集計 (追跡)

令和2年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
勤務形態		545	38.3	24.0	16.1	15.8	5.7
全体	長距離運行に従事	115	13.0	16.5	22.6	41.7	6.1
	近・中距離運行に従事	320	40.3	27.8	17.8	9.1	5.0
	ルート配送に従事	110	59.1	20.9	4.5	8.2	7.3

令和3年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
勤務形態		529	47.4	23.8	14.7	10.0	4.0
全体	長距離運行に従事	110	20.9	26.4	20.0	30.9	1.8
	近・中距離運行に従事	296	46.3	23.3	18.6	6.1	5.7
	ルート配送に従事	123	74.0	22.8	0.8	0.8	1.6

(1日の拘束時間と発荷主の業種)

**追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「自動車、電機・機械・精密、金属(製造業)」が、1日の拘束時間を「13時間以下」との回答が多かった。

図表 182 最も長かった1日の拘束時間と発荷主の業種のクロス集計(追跡)

令和2年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
発荷主の業種		506	39.1	22.5	17.2	14.8	6.3
全体	農産・水産品出荷団体	47	25.5	8.5	10.6	53.2	2.1
	建設業、建材(製造業)	75	54.7	17.3	12.0	10.7	5.3
	卸売・小売業、倉庫業	49	44.9	28.6	14.3	8.2	4.1
	特積み	17	35.3	35.3	5.9	11.8	11.8
	元請の運送事業者	64	29.7	26.6	28.1	6.3	9.4
	紙・パルプ(製造業)	35	45.7	14.3	17.1	17.1	5.7
	飲料・食料品(製造業)	65	40.0	30.8	13.8	13.8	1.5
	自動車、電気・機械・精密、金属	132	37.9	25.8	18.2	8.3	9.8
	化学製品(製造業)	20	25.0	5.0	35.0	30.0	5.0
	日用品(製造業)	2	50.0	-	50.0	-	-

令和3年度調査結果

		最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	13時間以下 (%)	13時間超～ 15時間以下 (%)	15時間超～ 16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
発荷主の業種		443	44.7	22.1	16.5	12.0	4.7
全体	農産・水産品出荷団体	39	41.0	12.8	12.8	33.3	-
	建設業、建材(製造業)	66	51.5	19.7	7.6	10.6	10.6
	卸売・小売業、倉庫業	38	50.0	23.7	13.2	7.9	5.3
	特積み	20	30.0	45.0	20.0	5.0	-
	元請の運送事業者	37	56.8	13.5	16.2	10.8	2.7
	紙・パルプ(製造業)	22	45.5	18.2	18.2	13.6	4.5
	飲料・食料品(製造業)	50	44.0	30.0	12.0	12.0	2.0
	自動車、電気・機械・精密、金属	118	43.2	22.9	22.0	8.5	3.4
	化学製品(製造業)	31	35.5	9.7	29.0	16.1	9.7
	日用品(製造業)	22	36.4	36.4	13.6	4.5	9.1

## (2) 1日の拘束時間を延長した回数

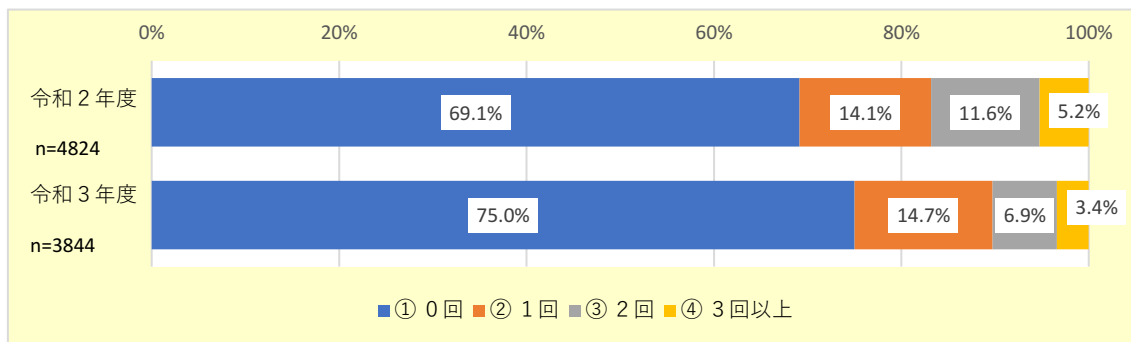
### ア) 事業者

(1日の拘束時間が15時間を超えた回数)

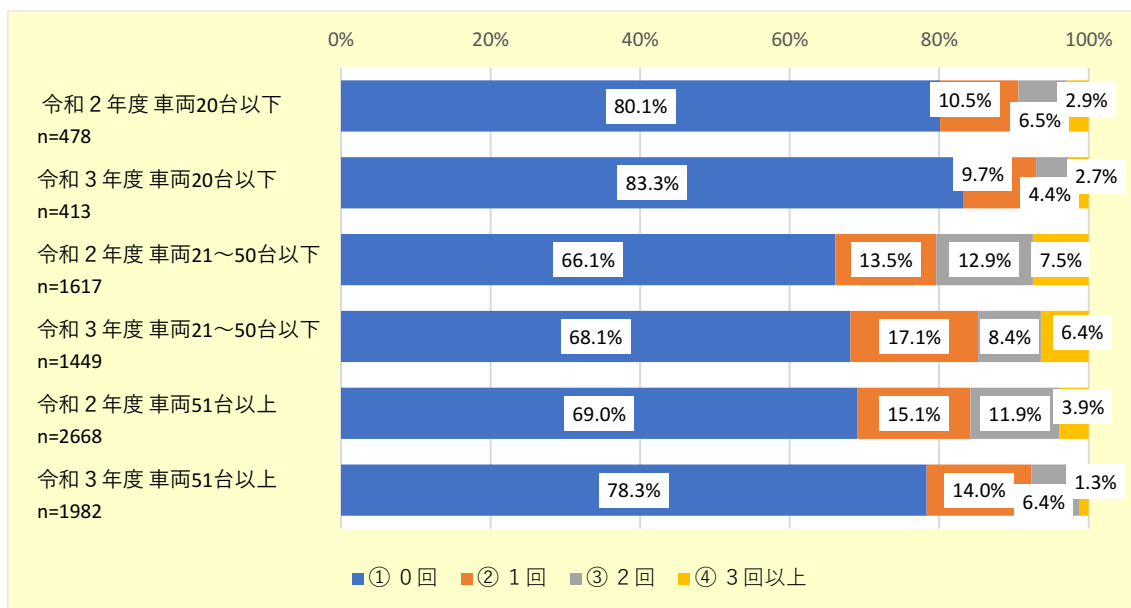
#### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

繁忙期において、令和2年度調査と令和3年度調査において回答があった事業所を比較したところ、運行種別に関しては、「長距離運行」、発荷主の種類に関しては、「日用品(製造業)」において1日の拘束時間が15時間を超えた回数が令和2年度調査に比べ令和3年度調査が多くなる傾向が見られた。一方、「北海道」、「関東」、「近畿」、「九州」、「紙・パルプ(製造業)」、「飲料・食料品(製造業)」、「化学製品(製造業)」、「中型トラック」、「トレーラー」において1日の拘束時間が15時間を超えた回数が令和2年度調査に比べ令和3年度調査が少ない傾向が見られた。

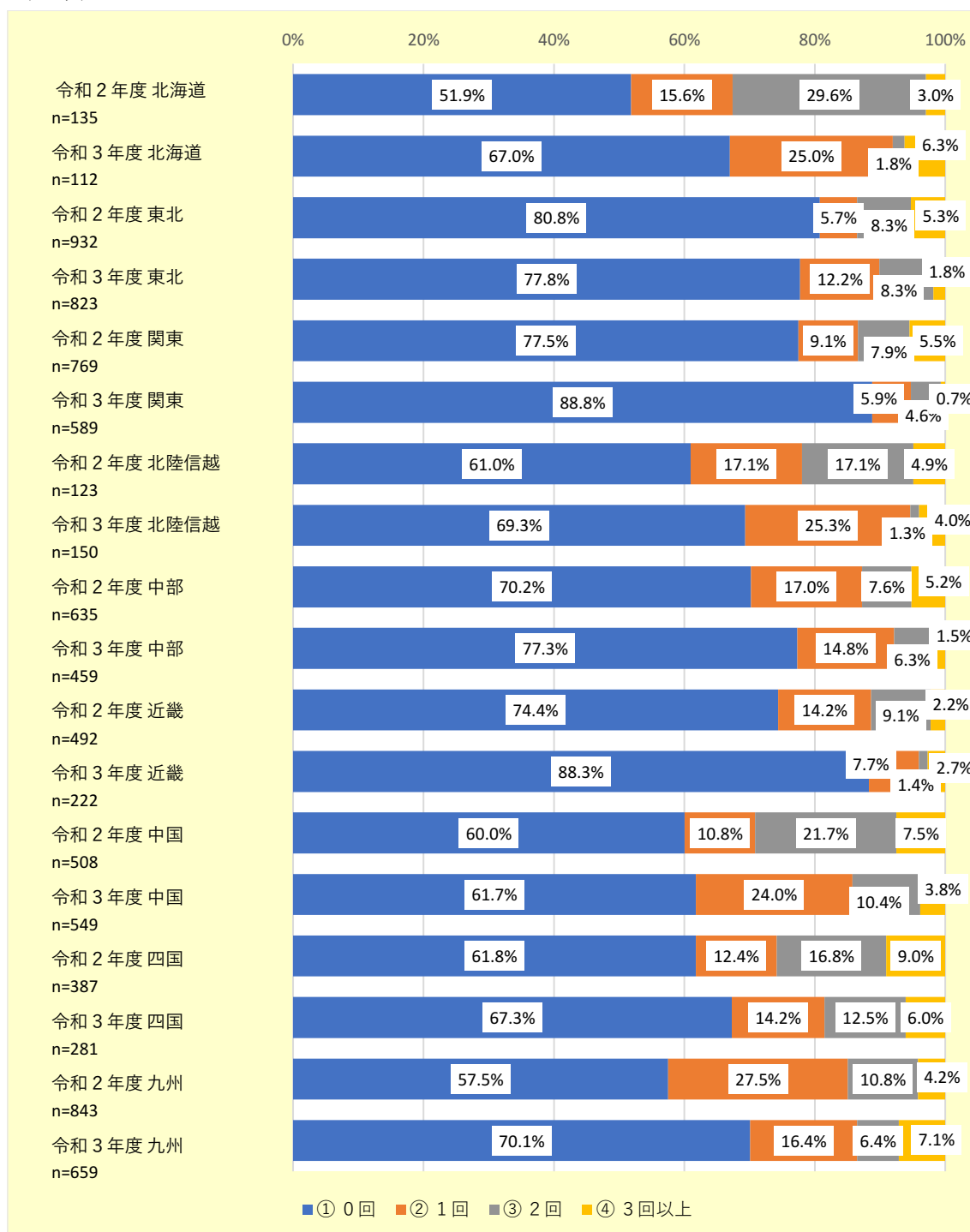
図表 183 1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数(繁忙期)(追跡)(全体)



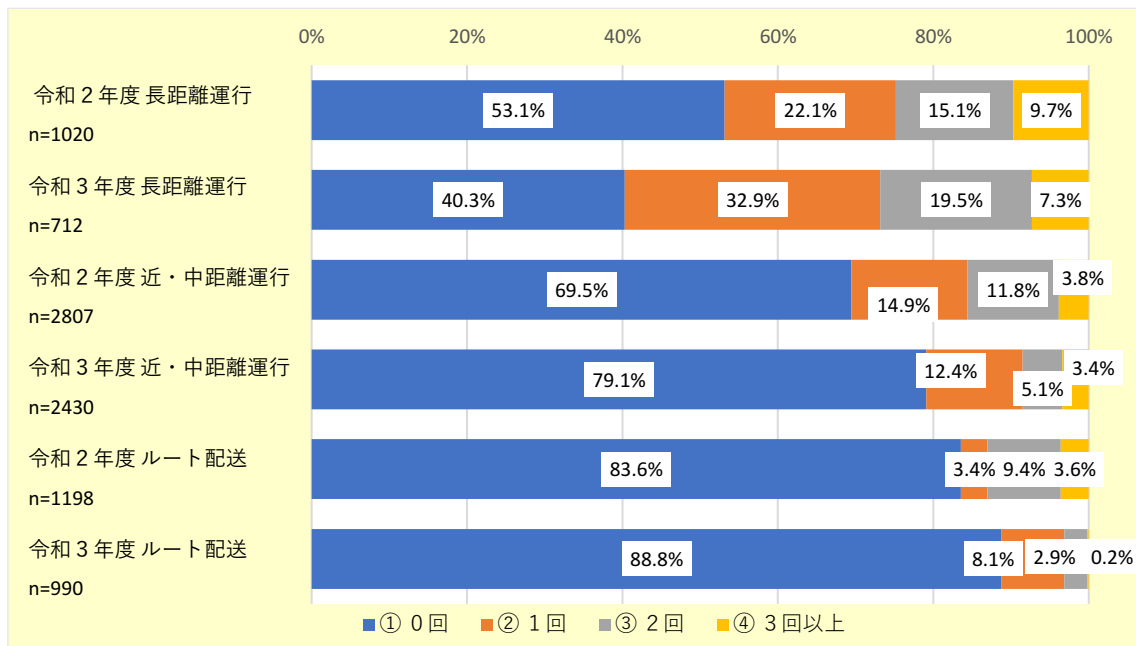
図表 184 1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数(繁忙期)(追跡)(企業規模)



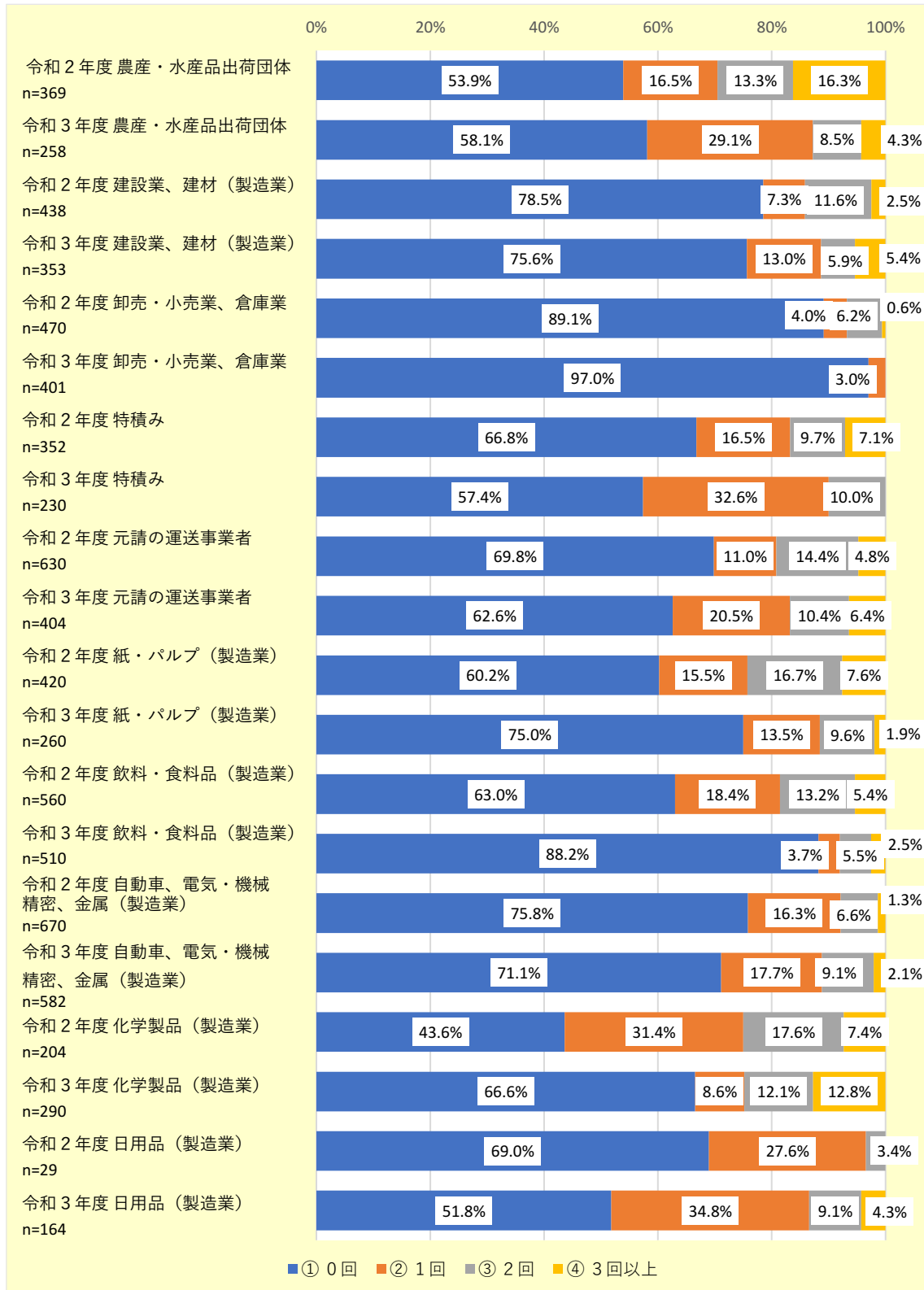
図表 185 1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）  
（地域）



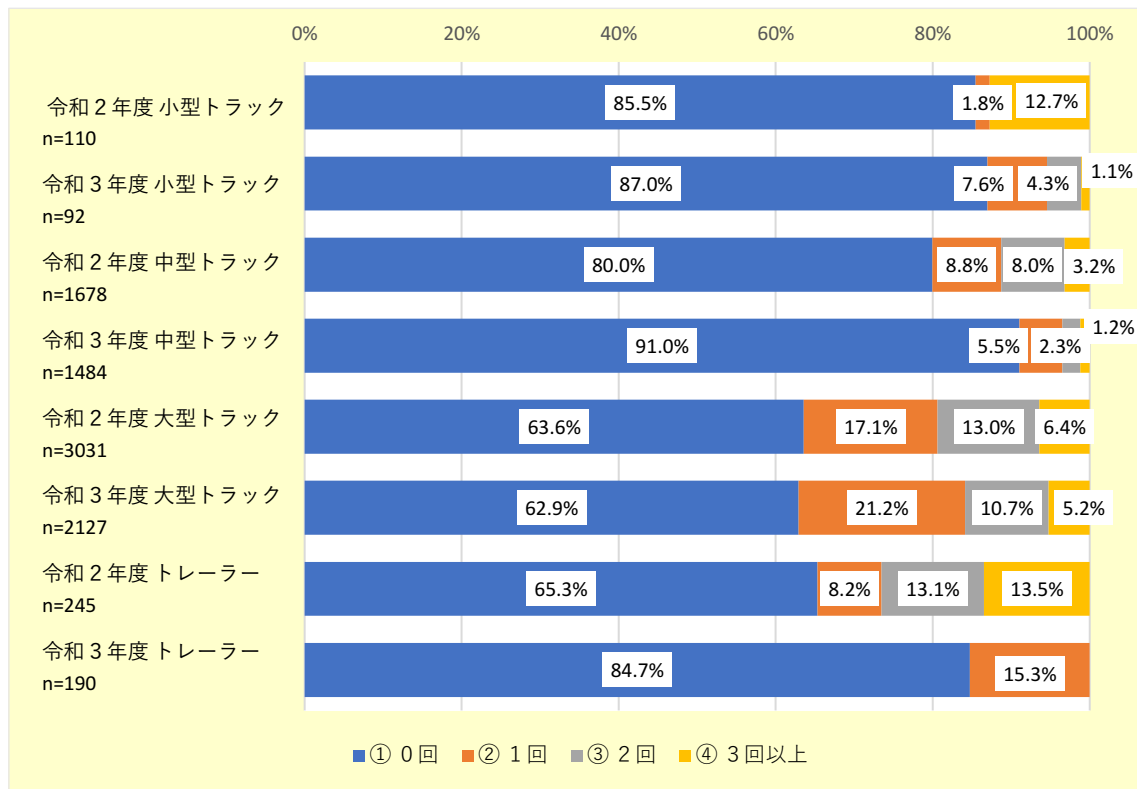
図表 186 1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）  
（運行種別）



図表 187 1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）  
（発荷主の業種）



図表 188 1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）  
（車両の種類）



### (3) 1日の休息期間

#### ア) 自動車運転者

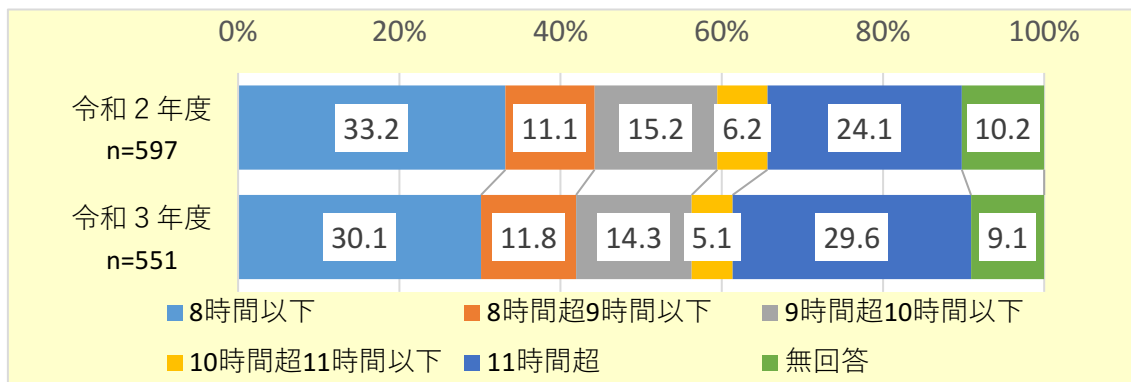
(1日の休息期間)

#### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

令和2年度調査においては、自動車運転者に対して、休息期間を尋ねたところ、「8時間以下」との回答が33.2%と最も多く、次いで「11時間超」が24.1%、「9時間超10時間以下」が15.2%であった。

令和3年度調査においては、自動車運転者に対して、休息期間を尋ねたところ、「8時間以下」との回答が30.1%と最も多く、次いで「11時間超」が29.6%、「9時間超10時間以下」が14.3%であった。

図表 189 1日の休息期間 (追跡)



(1日の休息期間と組合の有無)

#### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

令和2年度調査で回答があった自動車運転者においては、「労働組合はない」が、休息期間を「8時間以下」との回答が多かった。

令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「労働組合はない」が、休息期間を「11時間超」との回答が多かった。

図表 190 1日の休息期間と労働組合の有無のクロス集計 (追跡)

#### 令和2年度調査結果

		休息期間						
		全体 (n数)	8時間以下 (%)	8時間超9時間以下 (%)	9時間超10時間以下 (%)	10時間超11時間以下 (%)	11時間超 (%)	無回答 (%)
組合の有無		592	33.3	11.1	15.2	6.3	24.3	9.8
全体	労働組合がある	140	36.4	7.9	15.0	7.1	24.3	9.3
	労働組合はない	452	32.3	12.2	15.3	6.0	24.3	10.0

#### 令和3年度調査結果

		休息期間						
		全体 (n数)	8時間以下 (%)	8時間超9時間以下 (%)	9時間超10時間以下 (%)	10時間超11時間以下 (%)	11時間超 (%)	無回答 (%)
組合の有無		551	30.1	11.8	14.3	5.1	29.6	9.1
全体	労働組合がある	129	39.5	8.5	14.0	3.1	24.8	10.1
	労働組合はない	422	27.3	12.8	14.5	5.7	31.0	8.8



(1日の休息期間と企業規模(車両数))

**追跡調査(令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「21~50台」が、休息期間を「8時間以下」との回答が多かった。

図表 191 1日の休息期間と企業規模(車両数)のクロス集計(追跡)

令和2年度調査結果

		休息期間						
		全体	8時間以下	8時間超9時間以下	9時間超10時間以下	10時間超11時間以下	11時間超	無回答
		(n数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
企業規模(車両数)		585	33.3	11.1	15.2	6.2	23.9	10.3
全体	20台以下	160	30.6	6.9	10.0	5.0	35.0	12.5
	21~50台	251	36.3	11.6	15.5	5.6	20.7	10.4
	51台以上	174	31.6	14.4	19.5	8.0	18.4	8.0

令和3年度調査結果

		休息期間						
		全体	8時間以下	8時間超9時間以下	9時間超10時間以下	10時間超11時間以下	11時間超	無回答
		(n数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
企業規模(車両数)		505	29.9	11.9	14.3	5.3	29.9	8.7
全体	20台以下	157	16.6	14.0	16.6	6.4	34.4	12.1
	21~50台	224	36.6	11.6	11.6	5.4	27.7	7.1
	51台以上	124	34.7	9.7	16.1	4.0	28.2	7.3

(1日の休息期間と地域)

**追跡調査(令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

令和2年度調査で回答があった自動車運転者においては、「九州」が、休息期間を「8時間以下」との回答が多かった。

令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「九州」が、休息期間を「11時間超」との回答が多かった。

図表 192 1日の休息期間と地域のクロス集計(追跡)

令和2年度調査結果

		休息期間						
		全体	8時間以下	8時間超9時間以下	9時間超10時間以下	10時間超11時間以下	11時間超	無回答
		(n数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
地域		597	33.2	11.1	15.2	6.2	24.1	10.2
全体	北海道	37	35.1	13.5	16.2	2.7	24.3	8.1
	東北	74	32.4	10.8	14.9	6.8	24.3	10.8
	関東	115	27.0	12.2	23.5	3.5	20.0	13.9
	北陸信越	24	33.3	8.3	20.8	20.8	12.5	4.2
	中部	72	20.8	15.3	8.3	8.3	31.9	15.3
	近畿	57	40.4	5.3	12.3	12.3	21.1	8.8
	中国	57	36.8	22.8	12.3	1.8	24.6	1.8
	四国	34	41.2	8.8	14.7	5.9	17.6	11.8
	九州	127	38.6	5.5	13.4	4.7	28.3	9.4

令和3年度調査結果

		休息期間						
		全体	8時間以下	8時間超9時間以下	9時間超10時間以下	10時間超11時間以下	11時間超	無回答
		(n数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
地域		505	29.9	11.9	14.3	5.3	29.9	8.7
全体	北海道	31	25.8	19.4	16.1	6.5	32.3	-
	東北	60	18.3	10.0	23.3	5.0	35.0	8.3
	関東	103	20.4	17.5	24.3	8.7	19.4	9.7
	北陸信越	21	28.6	14.3	4.8	19.0	28.6	4.8
	中部	60	45.0	1.7	8.3	1.7	33.3	10.0
	近畿	46	23.9	15.2	13.0	4.3	39.1	4.3
	中国	46	43.5	23.9	2.2	2.2	17.4	10.9
	四国	35	57.1	5.7	2.9	2.9	25.7	5.7
	九州	103	26.2	5.8	13.6	3.9	37.9	12.6

(1日の休息期間と年齢)

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査で回答があった自動車運転者においては、「50歳以上60歳未満」が、休息期間を「8時間以下」との回答が多かった。

令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「40歳以上50歳未満」が、休息期間を「8時間以下」との回答が多かった。

図表 193 1日の休息期間と年齢のクロス集計（追跡）

令和2年度調査結果

		休息期間						
		全体 (n数)	8時間以下 (%)	8時間超9時間以下 (%)	9時間超10時間以下 (%)	10時間超11時間以下 (%)	11時間超 (%)	無回答 (%)
年齢		593	33.2	11.0	15.2	6.2	24.3	10.1
全体	40歳未満	124	39.5	12.9	16.9	2.4	21.0	7.3
	40歳以上50歳未満	197	31.5	13.2	13.2	7.6	22.3	12.2
	50歳以上60歳未満	195	33.3	10.8	17.9	7.2	22.6	8.2
	60歳以上	77	27.3	2.6	10.4	6.5	39.0	14.3

令和3年度調査結果

		休息期間						
		全体 (n数)	8時間以下 (%)	8時間超9時間以下 (%)	9時間超10時間以下 (%)	10時間超11時間以下 (%)	11時間超 (%)	無回答 (%)
年齢		551	30.1	11.8	14.3	5.1	29.6	9.1
全体	40歳未満	108	33.3	15.7	13.9	2.8	25.0	9.3
	40歳以上50歳未満	183	35.5	10.9	12.6	6.6	28.4	6.0
	50歳以上60歳未満	178	27.5	11.8	15.7	4.5	32.0	8.4
	60歳以上	82	19.5	8.5	15.9	6.1	32.9	17.1

(1日の休息期間と年収)

**追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「400万円以上600万円未満」が、休息期間を「8時間以下」との回答が多かった。

図表 194 1日の休息期間と年収のクロス集計 (追跡)

令和2年度調査結果

		休息期間						
		全体 (n数)	8時間以下 (%)	8時間超9時間以下 (%)	9時間超10時間以下 (%)	10時間超11時間以下 (%)	11時間超 (%)	無回答 (%)
年収		591	33.3	11.2	15.2	6.1	24.4	9.8
全体	200万円未満	7	14.3	-	14.3	-	28.6	42.9
	200万円以上～400万円未満	248	28.6	9.3	13.7	5.6	32.3	10.5
	400万円以上～600万円未満	312	37.2	11.2	17.3	7.1	18.6	8.7
	600万円以上～800万円未満	24	37.5	33.3	4.2	-	16.7	8.3
	800万円以上	0	-	-	-	-	-	-

令和3年度調査結果

		休息期間						
		全体 (n数)	8時間以下 (%)	8時間超9時間以下 (%)	9時間超10時間以下 (%)	10時間超11時間以下 (%)	11時間超 (%)	無回答 (%)
年収		551	30.1	11.8	14.3	5.1	29.6	9.1
全体	200万円未満	5	20.0	20.0	-	-	-	60.0
	200万円以上～400万円未満	231	22.9	9.5	14.7	3.5	40.3	9.1
	400万円以上～600万円未満	300	34.0	14.0	14.0	6.3	23.0	8.7
	600万円以上～800万円未満	15	66.7	-	20.0	6.7	6.7	-
	800万円以上	0	-	-	-	-	-	-

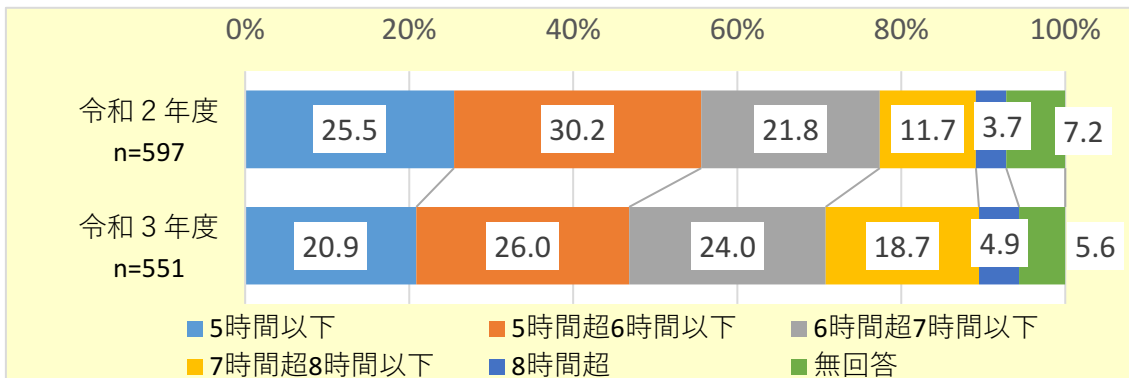
(睡眠時間)

**追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

令和2年度調査においては、自動車運転者に対して、睡眠時間を尋ねたところ、「5時間超6時間以下」が30.2%と最も多く、次いで「5時間以下」が25.5%、「6時間超7時間以下」が21.8%であった。

令和3年度調査においては、自動車運転者に対して、睡眠時間を尋ねたところ、「5時間超6時間以下」が26.0%と最も多く、次いで「6時間超7時間以下」が24.0%、「5時間以下」が20.9%であった。

図表 195 睡眠時間 (追跡)



(睡眠時間と休息期間)

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「8時間以下」が、睡眠時間を「5時間以下」との回答が多かった。

図表 196 睡眠時間と休息期間のクロス集計（追跡）

令和2年度調査結果

		睡眠時間						
		全体 (n数)	5時間以下 (%)	5時間超6時間以下 (%)	6時間超7時間以下 (%)	7時間超8時間以下 (%)	8時間超 (%)	無回答 (%)
休息期間		536	26.9	31.9	23.3	12.3	3.0	2.6
全体	8時間以下	198	59.6	25.8	7.1	1.5	-	6.1
	8時間超9時間以下	66	16.7	57.6	19.7	4.5	-	1.5
	9時間超10時間以下	91	7.7	46.2	28.6	16.5	1.1	-
	10時間超11時間以下	37	10.8	10.8	64.9	8.1	5.4	-
	11時間超	144	2.8	25.0	33.3	29.2	9.0	0.7

令和3年度調査結果

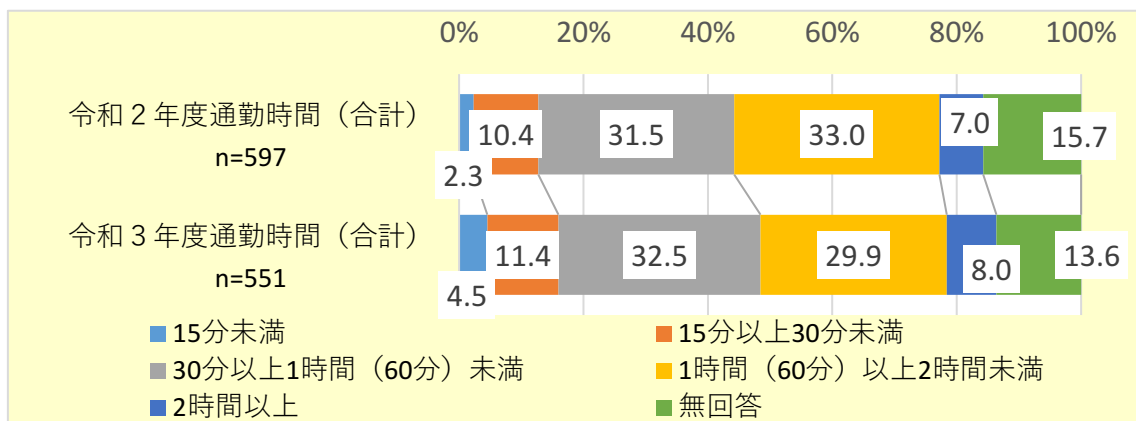
		睡眠時間						
		全体 (n数)	5時間以下 (%)	5時間超6時間以下 (%)	6時間超7時間以下 (%)	7時間超8時間以下 (%)	8時間超 (%)	無回答 (%)
休息期間		501	21.0	27.1	25.0	19.6	4.4	3.0
全体	8時間以下	166	48.2	30.1	11.4	3.0	-	7.2
	8時間超9時間以下	65	18.5	44.6	27.7	7.7	1.5	-
	9時間超10時間以下	79	7.6	30.4	39.2	19.0	1.3	2.5
	10時間超11時間以下	28	10.7	21.4	42.9	21.4	3.6	-
	11時間超	163	2.5	16.6	27.6	41.1	11.7	0.6

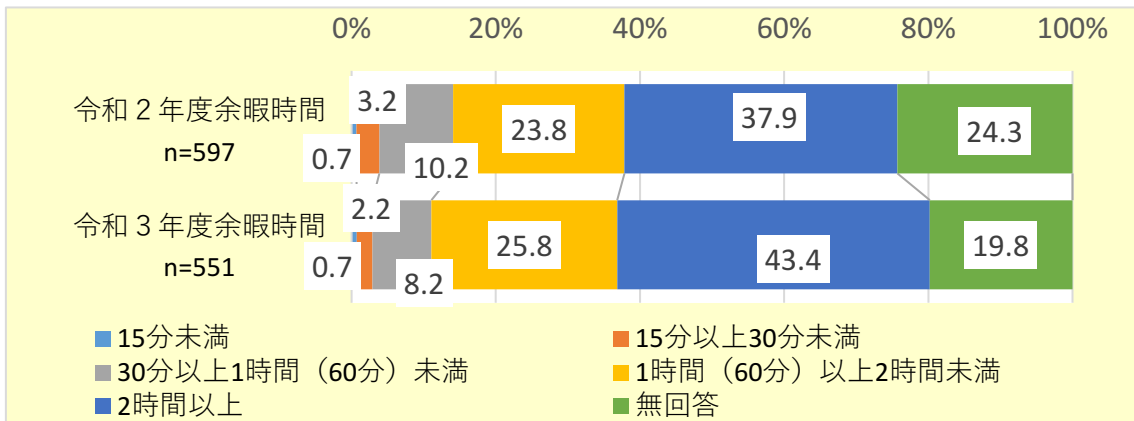
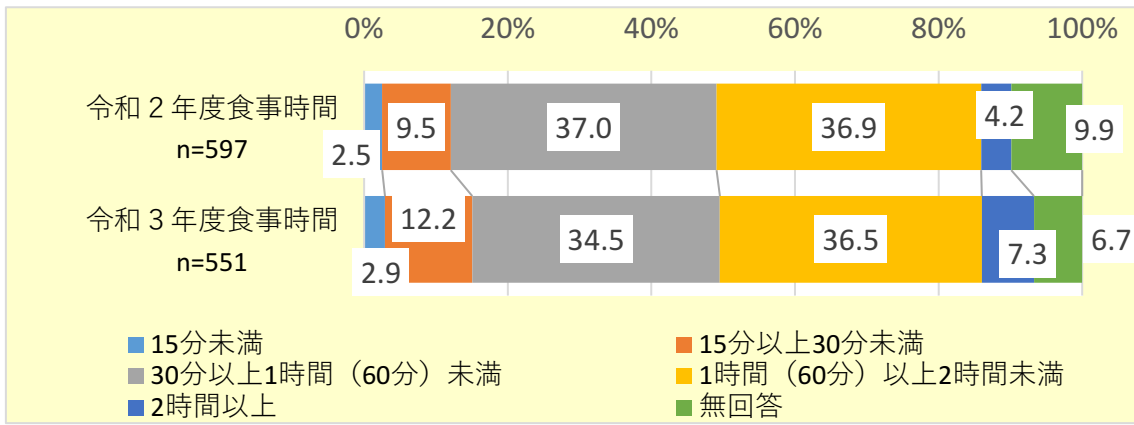
(睡眠時間を除く休息期間)

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査及び令和3年度調査においては、睡眠時間を除く休息期間の内訳は以下のとおりであった。

図表 197 睡眠時間を除く休息期間の内訳（追跡）





#### (4) 1か月の拘束時間

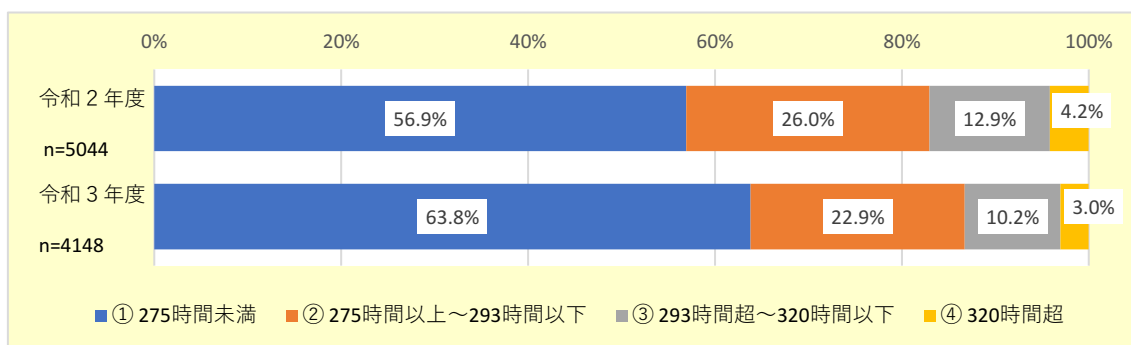
##### ア) 事業者

(1か月の拘束時間)

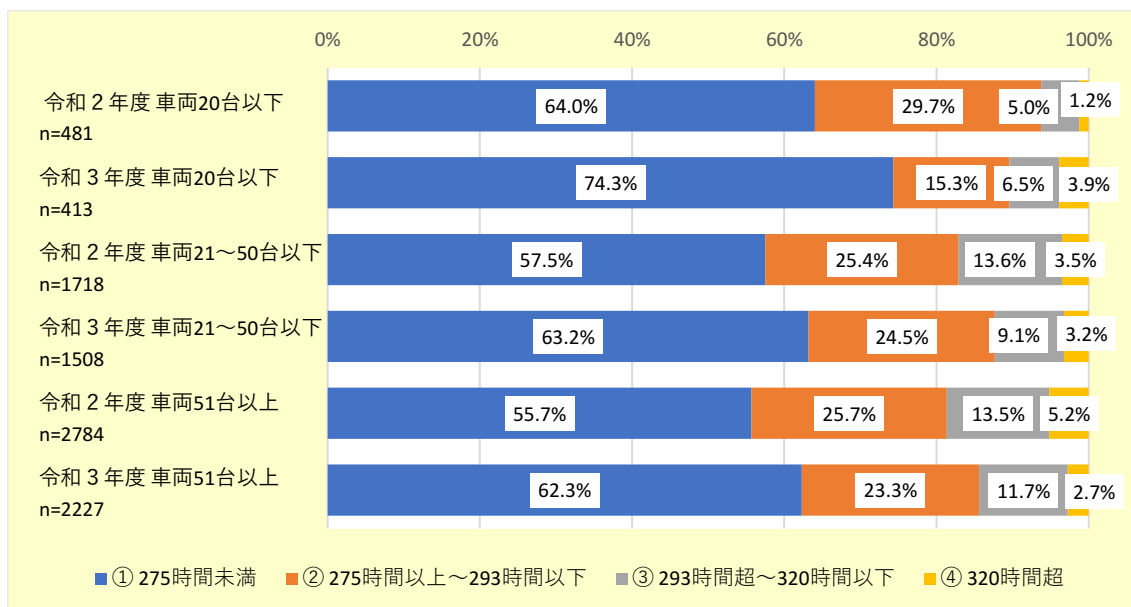
##### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

繁忙期において、令和2年度調査と令和3年度調査において回答があった事業所を比較したところ、発荷主の種類に関しては、「日用品（製造業）」において1か月の拘束時間が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で長い傾向が見られた。一方、「車両20台以下」、「関東」、「北陸信越」、「中部」、「ルート配送」、「農産・水産品出荷団体」、「特積み」、「元請の運送事業者」、「小型トラック」において1か月の拘束時間が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で短い傾向が見られた。

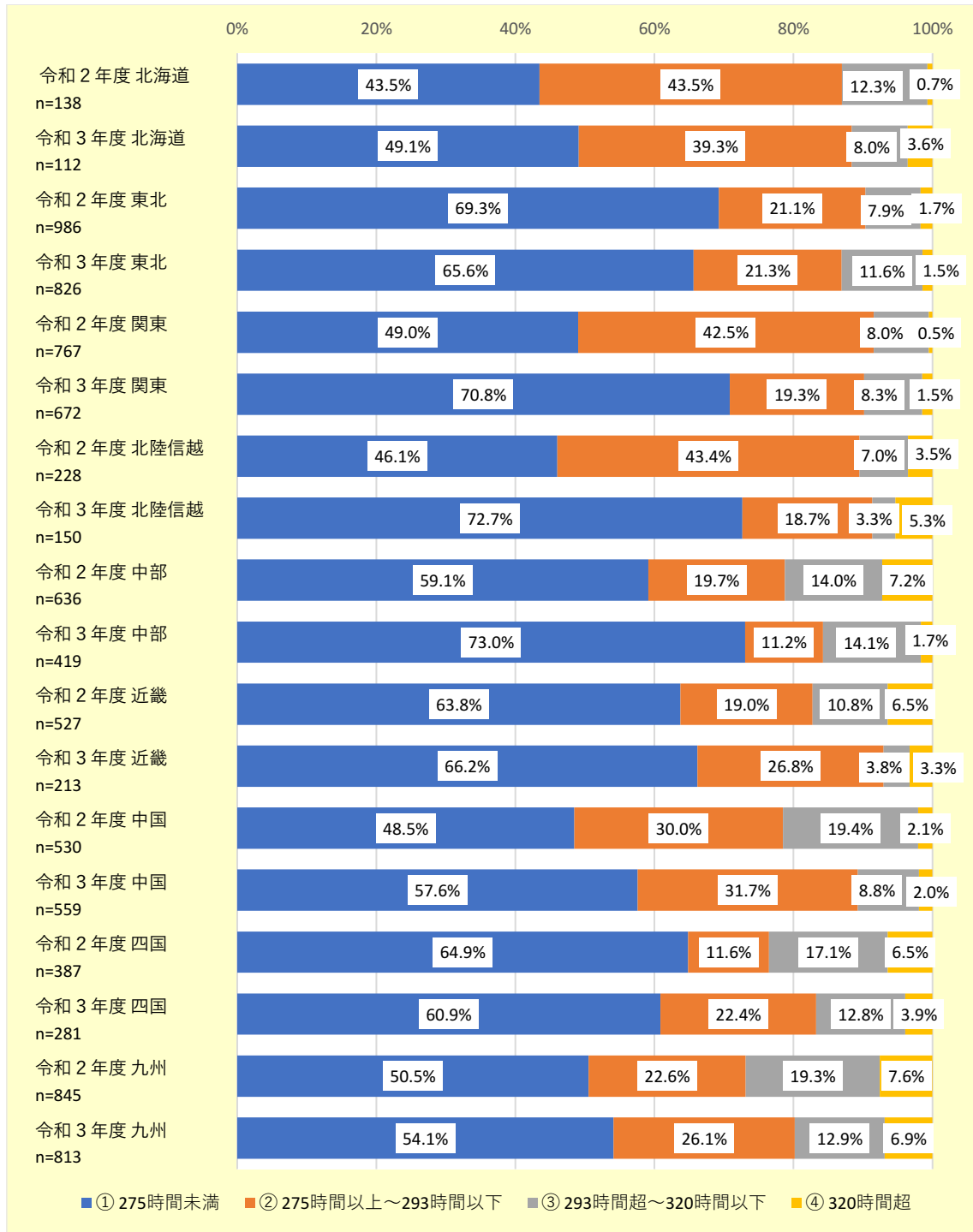
図表 198 1か月の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（全体）



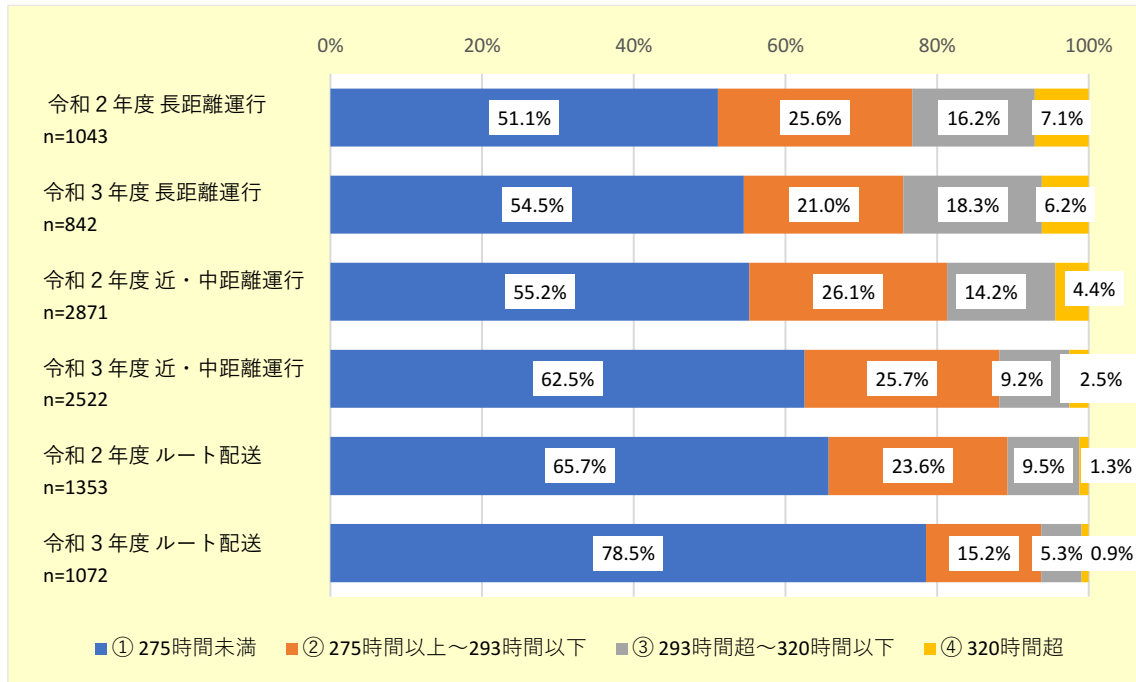
図表 199 1か月の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（企業規模）



図表 200 1か月の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（地域）

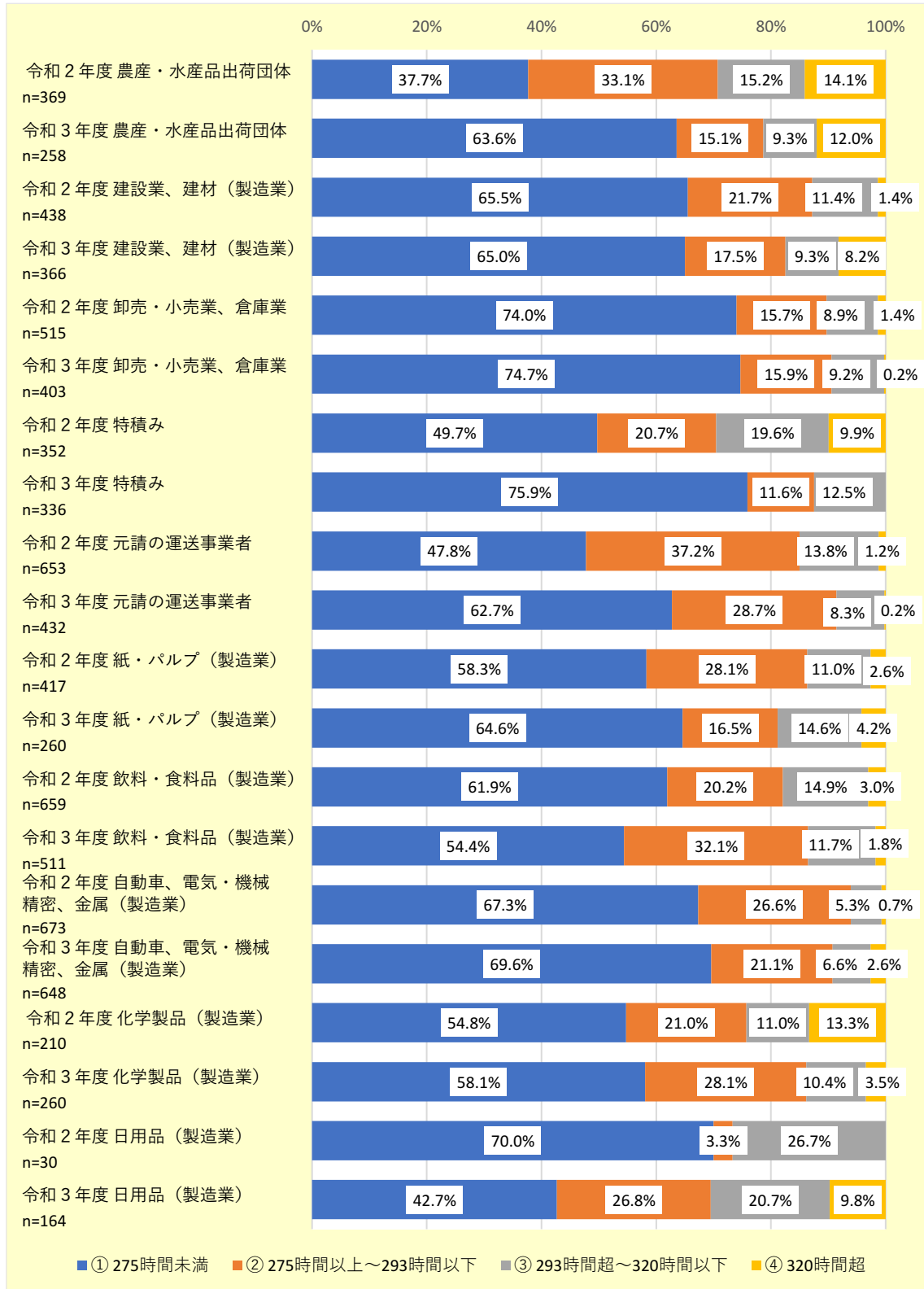


図表 201 1 か月の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（運行種別）

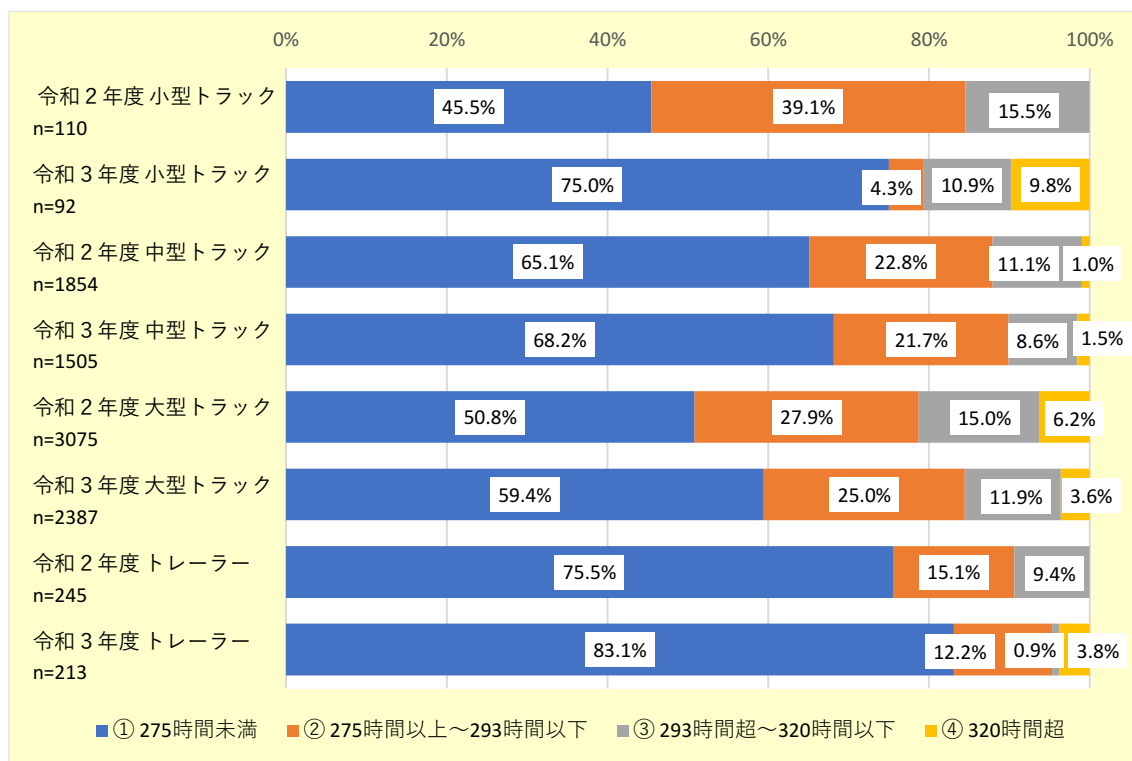




図表 202 1か月の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（発荷主の業種）



図表 203 1か月の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（車両の種類）



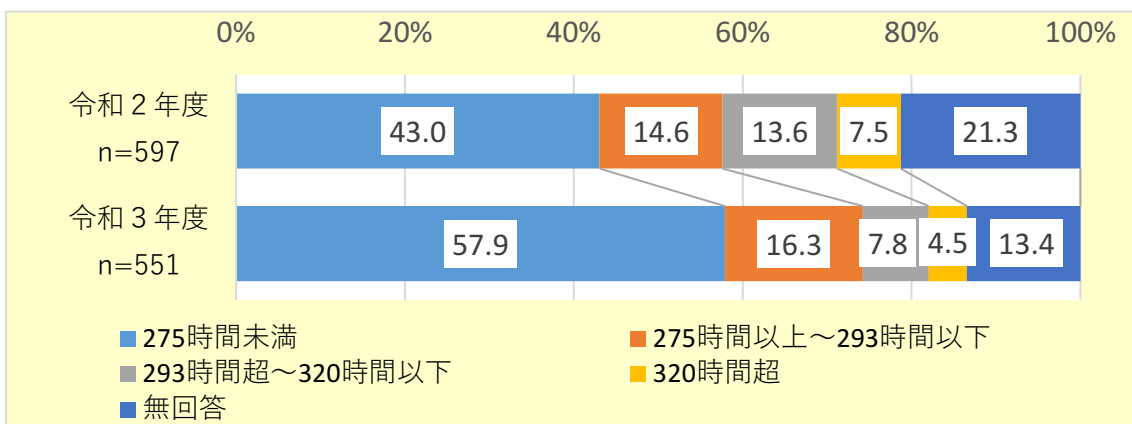
イ) 自動車運転者  
(1か月の拘束時間)

**追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

1か月の拘束時間については原則 293 時間が限度と定められているが、令和2年度調査においては、自動車運転者に対して、最も長かった1か月の拘束時間を尋ねたところ、「275時間未満」が43.0%と最も多く、次いで「275時間以上～293時間以下」が14.6%、「293時間超～320時間以下」が13.6%、「320時間超」が7.5%であった。

令和3年度調査においては、自動車運転者に対して、最も長かった1か月の拘束時間を尋ねたところ、「275時間未満」が57.9%と最も多く、次いで「275時間以上～293時間以下」が16.3%、「293時間超～320時間以下」が7.8%、「320時間超」が4.5%であった。

図表 204 最も長かった1か月の拘束時間 (追跡)



(1か月の拘束時間と組合の有無)

**追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「労働組合はない」が、1か月の拘束時間を「275時間未満」との回答が多かった。

図表 205 最も長かった1か月の拘束時間と組合の有無のクロス集計 (追跡)

令和2年度調査結果

		1か月の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	275時間未満 (%)	275時間以上～293時間以下 (%)	293時間超～320時間以下 (%)	320時間超 (%)	
組合の有無		592	43.2	14.7	13.7	7.6	20.8
全体	労働組合がある	140	47.1	12.9	10.0	5.7	24.3
	労働組合はない	452	42.0	15.3	14.8	8.2	19.7

令和3年度調査結果

		1か月の拘束時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	275時間未満 (%)	275時間以上～293時間以下 (%)	293時間超～320時間以下 (%)	320時間超 (%)	
組合の有無		551	57.9	16.3	7.8	4.5	13.4
全体	労働組合がある	129	60.5	11.6	6.2	3.9	17.8
	労働組合はない	422	57.1	17.8	8.3	4.7	12.1

(1か月の拘束時間と企業規模(車両数))

**追跡調査(令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「21～50台」が、1か月の拘束時間を「275時間未満」との回答が多かった。

図表 206 最も長かった1か月の拘束時間と企業規模(車両数)のクロス集計(追跡)

令和2年度調査結果

		1か月の拘束時間					無回答
		全体	275時間未満	275時間以上～293時間以下	293時間超～320時間以下	320時間超	
		(n数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
企業規模(車両数)		585	42.9	14.7	13.2	7.7	21.5
全体	20台以下	160	58.1	9.4	5.0	1.9	25.6
	21～50台	251	39.0	16.7	16.7	8.0	19.5
	51台以上	174	34.5	16.7	15.5	12.6	20.7

令和3年度調査結果

		1か月の拘束時間					無回答
		全体	275時間未満	275時間以上～293時間以下	293時間超～320時間以下	320時間超	
		(n数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
企業規模(車両数)		505	57.4	15.8	7.9	5.0	13.9
全体	20台以下	157	65.6	5.1	5.1	1.9	22.3
	21～50台	224	55.8	19.2	5.8	7.1	12.1
	51台以上	124	50.0	23.4	15.3	4.8	6.5

(1か月の拘束時間と地域)

**追跡調査(令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「関東」が、1か月の拘束時間を「275時間未満」との回答が多かった。

図表 207 最も長かった1か月の拘束時間と地域のクロス集計（追跡）

令和2年度調査結果

		1か月の拘束時間					
		全体 (n数)	275時間未 満 (%)	275時間以 上～293時 間以下 (%)	293時間超 ～320時間 以下 (%)	320時間超 (%)	無回答 (%)
地域		597	43.0	14.6	13.6	7.5	21.3
全体	北海道	37	18.9	10.8	40.5	-	29.7
	東北	74	41.9	24.3	8.1	6.8	18.9
	関東	115	52.2	9.6	17.4	2.6	18.3
	北陸信越	24	50.0	29.2	8.3	-	12.5
	中部	72	45.8	5.6	9.7	9.7	29.2
	近畿	57	45.6	19.3	3.5	7.0	24.6
	中国	57	43.9	21.1	14.0	3.5	17.5
	四国	34	32.4	8.8	14.7	20.6	23.5
	九州	127	40.9	13.4	12.6	13.4	19.7

令和3年度調査結果

		1か月の拘束時間					
		全体 (n数)	275時間未 満 (%)	275時間以 上～293時 間以下 (%)	293時間超 ～320時間 以下 (%)	320時間超 (%)	無回答 (%)
地域		505	57.4	15.8	7.9	5.0	13.9
全体	北海道	31	48.4	22.6	12.9	3.2	12.9
	東北	60	51.7	21.7	8.3	1.7	16.7
	関東	103	63.1	13.6	8.7	1.0	13.6
	北陸信越	21	47.6	28.6	-	-	23.8
	中部	60	76.7	13.3	3.3	1.7	5.0
	近畿	46	76.1	8.7	2.2	2.2	10.9
	中国	46	69.6	13.0	2.2	-	15.2
	四国	35	31.4	28.6	14.3	5.7	20.0
	九州	103	43.7	11.7	12.6	17.5	14.6

（1か月の拘束時間と年齢）

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査で回答があった自動車運転者においては、「50歳以上60歳未満」が、1か月の拘束時間を「275時間未満」との回答が多かった。

令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「40歳以上50歳未満」が、1か月の拘束時間を「275時間未満」との回答が多かった。

図表 208 最も長かった1か月の拘束時間と年齢のクロス集計（追跡）

令和2年度調査結果

		1か月の拘束時間					無回答
		全体 (n数)	275時間未 満 (%)	275時間以 上～293時 間以下 (%)	293時間超 ～320時間 以下 (%)	320時間超 (%)	
年齢		593	43.0	14.5	13.7	7.6	21.2
全体	40歳未満	124	41.9	14.5	16.9	7.3	19.4
	40歳以上50歳未満	197	39.6	14.7	13.2	7.6	24.9
	50歳以上60歳未満	195	45.6	15.4	14.9	6.2	17.9
	60歳以上	77	46.8	11.7	6.5	11.7	23.4

令和3年度調査結果

		1か月の拘束時間					無回答
		全体 (n数)	275時間未 満 (%)	275時間以 上～293時 間以下 (%)	293時間超 ～320時間 以下 (%)	320時間超 (%)	
年齢		551	57.9	16.3	7.8	4.5	13.4
全体	40歳未満	108	61.1	21.3	6.5	4.6	6.5
	40歳以上50歳未満	183	58.5	18.6	8.2	3.8	10.9
	50歳以上60歳未満	178	55.6	15.7	10.1	3.9	14.6
	60歳以上	82	57.3	6.1	3.7	7.3	25.6

（1か月の拘束時間と年収）

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「400万円以上600万円未満」が、1か月の拘束時間を「275時間未満」との回答が多かった。

図表 209 最も長かった1か月の拘束時間と年収のクロス集計（追跡）

令和2年度調査結果

		1か月の拘束時間					無回答
		全体 (n数)	275時間未 満 (%)	275時間以 上～293時 間以下 (%)	293時間超 ～320時間 以下 (%)	320時間超 (%)	
年収		591	43.1	14.7	13.7	7.6	20.8
全体	200万円未満	7	57.1	14.3	-	14.3	14.3
	200万円以上～400万円未満	248	45.6	17.7	11.3	6.5	19.0
	400万円以上～600万円未満	312	41.7	12.5	15.4	8.3	22.1
	600万円以上～800万円未満	24	33.3	12.5	20.8	8.3	25.0
	800万円以上	0	-	-	-	-	-

令和3年度調査結果

		1か月の拘束時間					無回答
		全体 (n数)	275時間未 満 (%)	275時間以 上～293時 間以下 (%)	293時間超 ～320時間 以下 (%)	320時間超 (%)	
年収		551	57.9	16.3	7.8	4.5	13.4
全体	200万円未満	5	80.0	-	-	-	20.0
	200万円以上～400万円未満	231	62.3	11.3	4.3	2.6	19.5
	400万円以上～600万円未満	300	54.0	21.0	10.7	5.7	8.7
	600万円以上～800万円未満	15	60.0	6.7	6.7	13.3	13.3
	800万円以上	0	-	-	-	-	-

## (5) 1年間の拘束時間

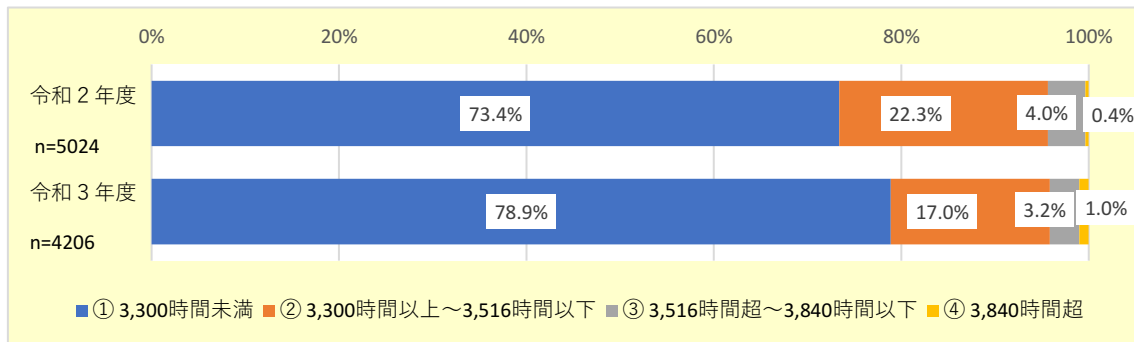
### ア) 事業者

#### (1年間の拘束時間)

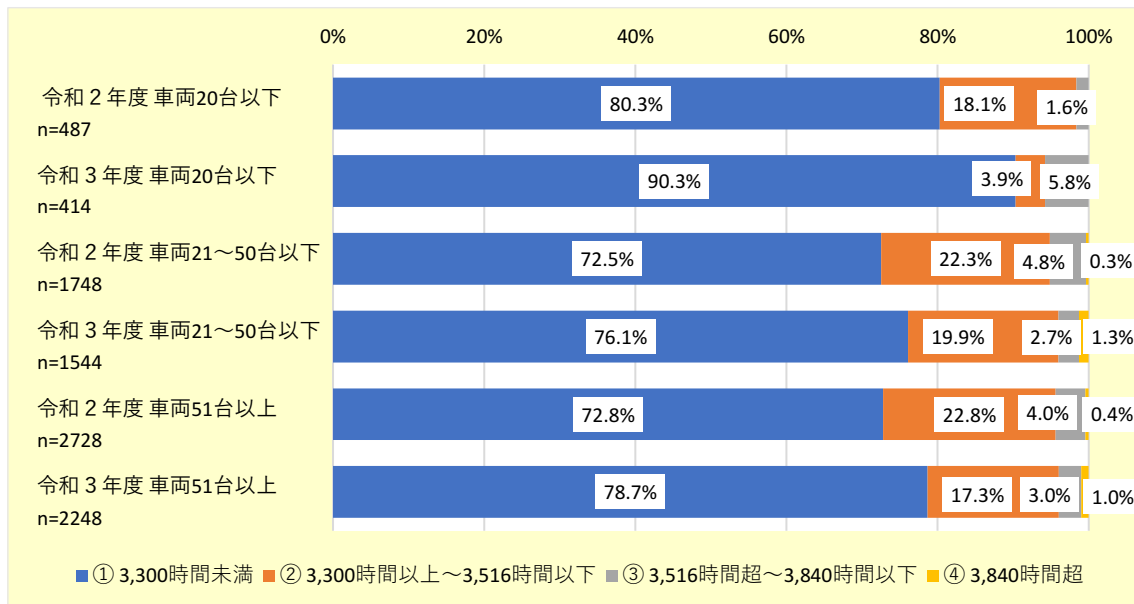
#### 追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）

繁忙期において、令和2年度調査と令和3年度調査において回答があった事業所を比較したところ、発荷主の種類に関しては、「化学製品（製造業）」、「日用品（製造業）」において1年間の拘束時間が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で長い傾向が見られた。一方、「車両20台以下」、「関東」、「北陸信越」、「中部」、「中国」、「ルート配送」、「農産・水産品出荷団体」、「特積み」、「小型トラック」、「トレーラー」において1年間の拘束時間が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で短い傾向が見られた。

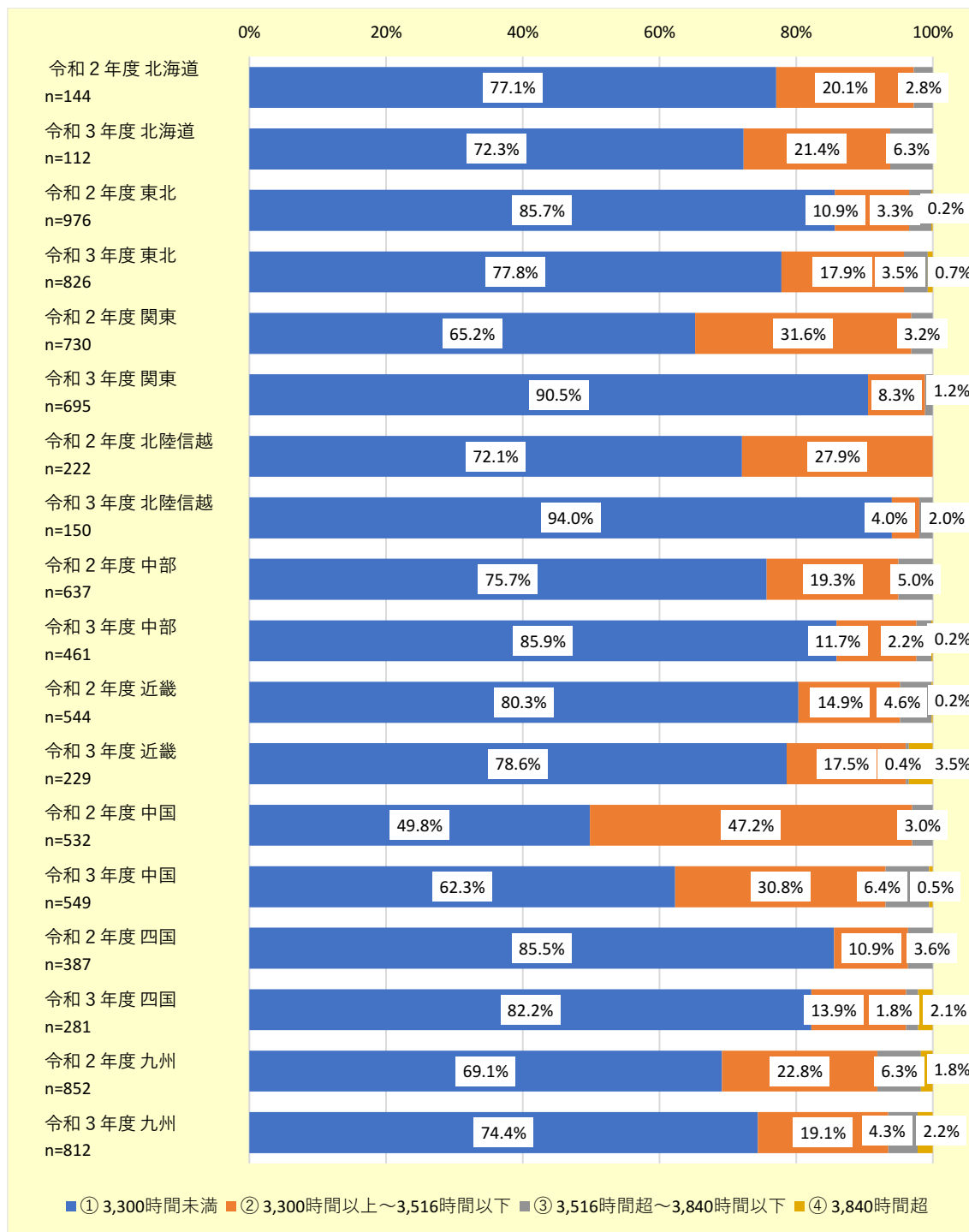
図表 210 1年間の拘束時間別の自動車運転者数（追跡）（全体）



図表 211 1年間の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（企業規模）

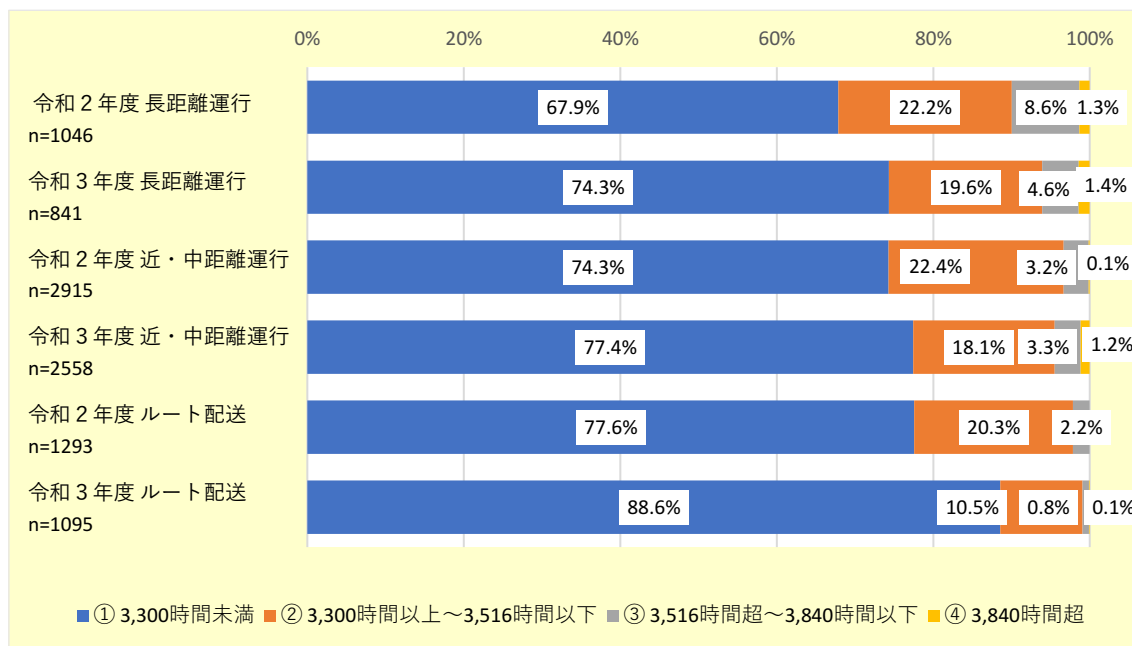


図表 212 1年間の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（地域）

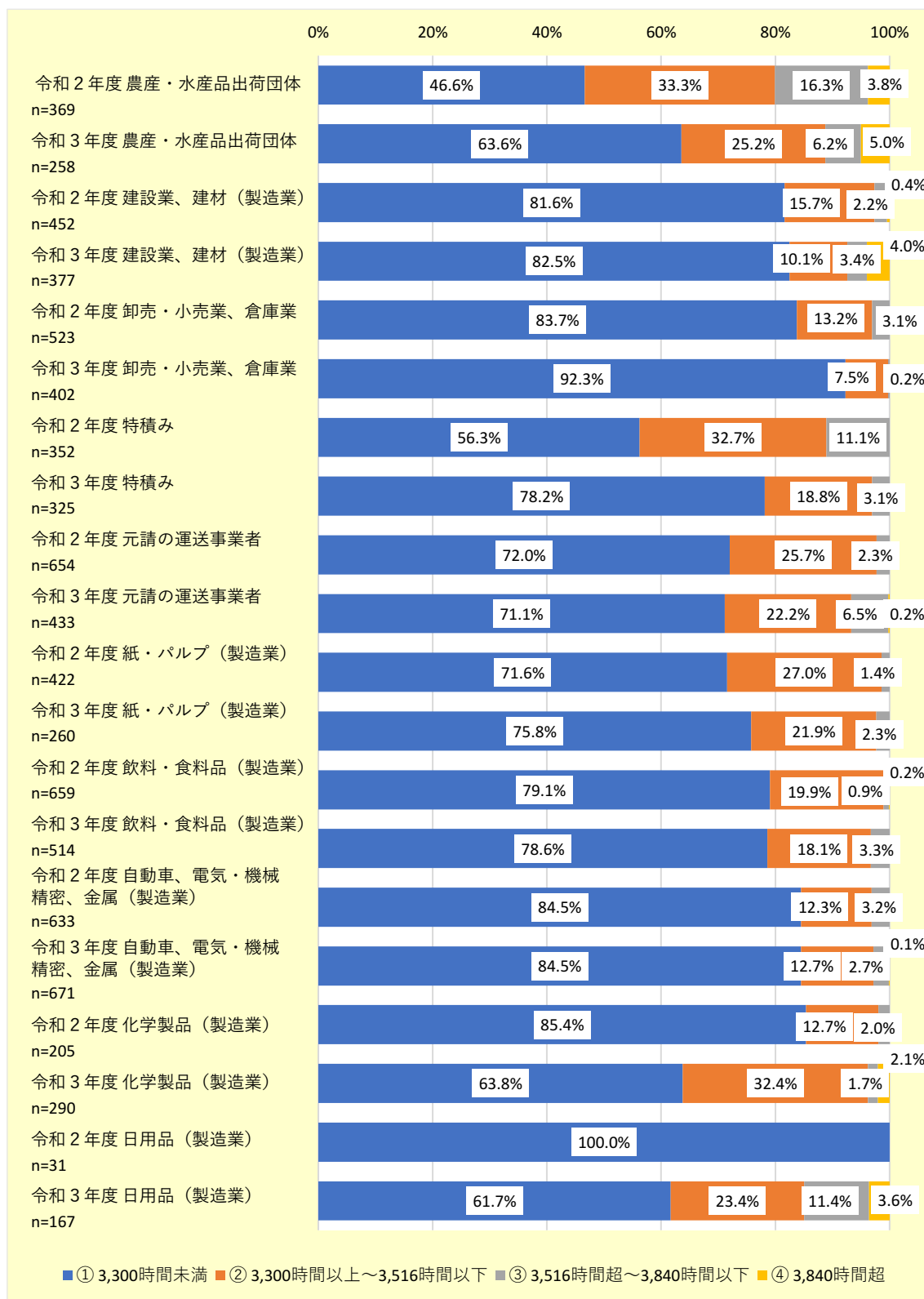




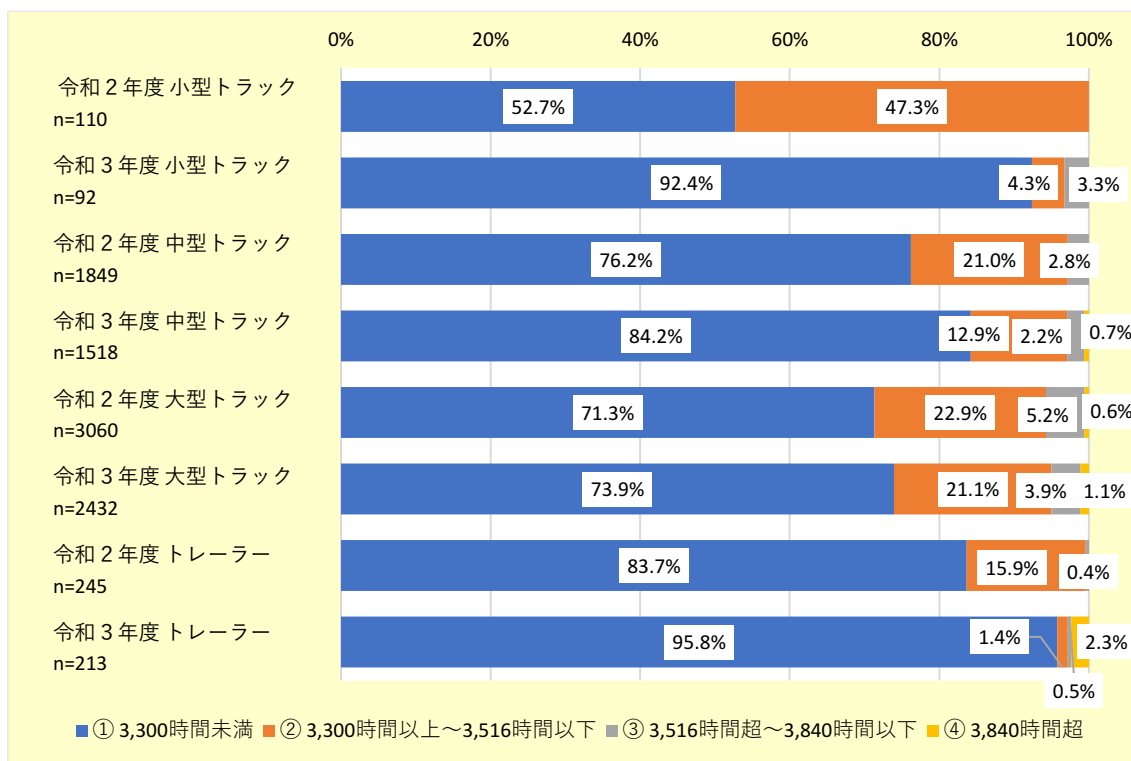
図表 213 1年間の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（運行種別）



図表 214 1年間の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（発荷主の業種）



図表 215 1年間の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（車両の種類）



## (6) 1 運行の運転時間

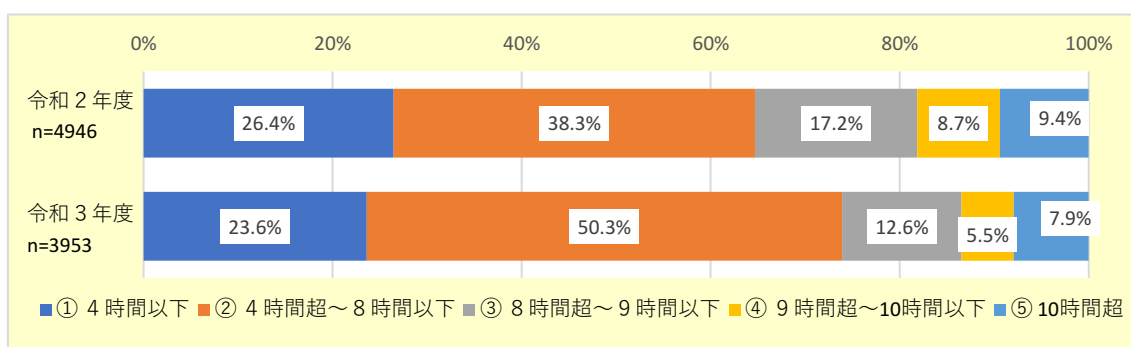
### ア) 事業者

#### (1 運行の運転時間)

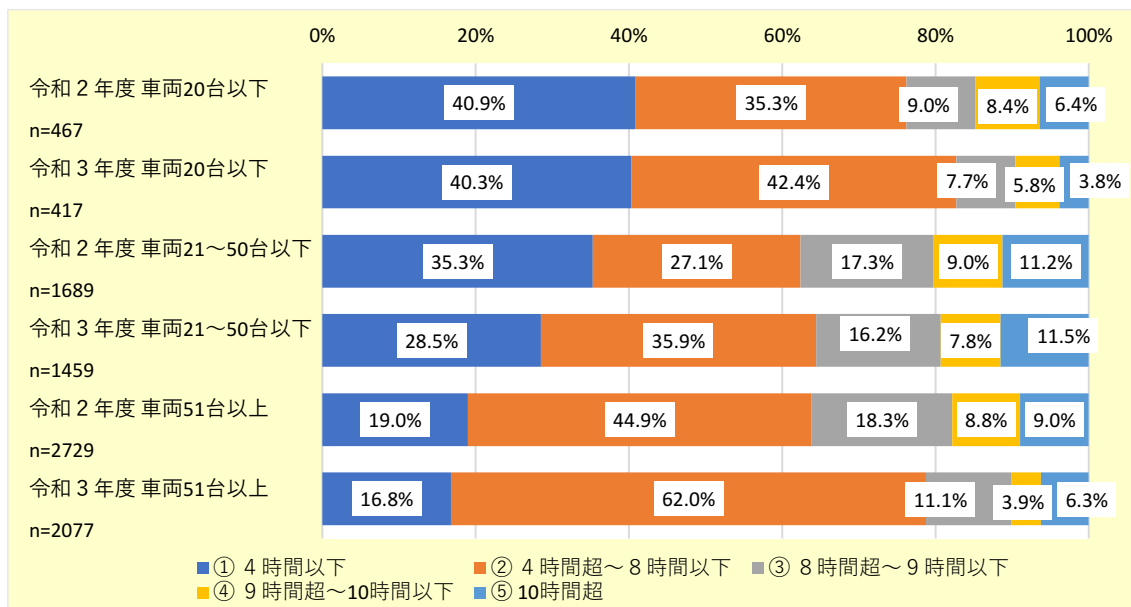
#### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

繁忙期において、令和2年度調査と令和3年度調査において回答があった事業所を比較したところ、地域に関しては、「東北」、発荷主の種類に関しては、「卸売・小売業、倉庫業」、「紙・パルプ（製造業）」、「化学製品（製造業）」、車両の種類に関しては、「小型トラック」において1運行の運転時間が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で長い傾向が見られた。一方、「特積み」、「日用品（製造業）」において1運行の運転時間が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で短い傾向が見られた。

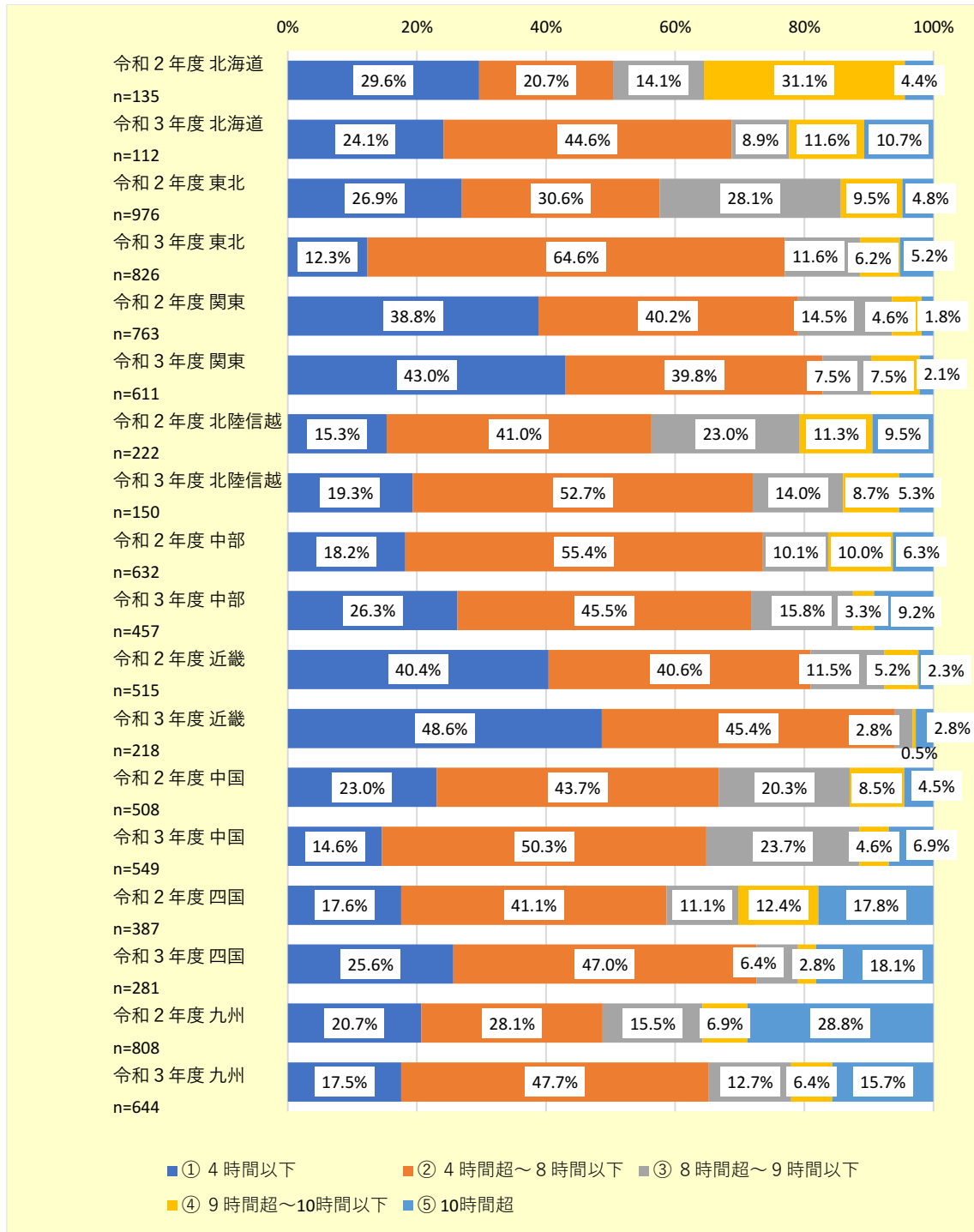
図表 216 1 運行の運転時間（繁忙期）（追跡）（全体）



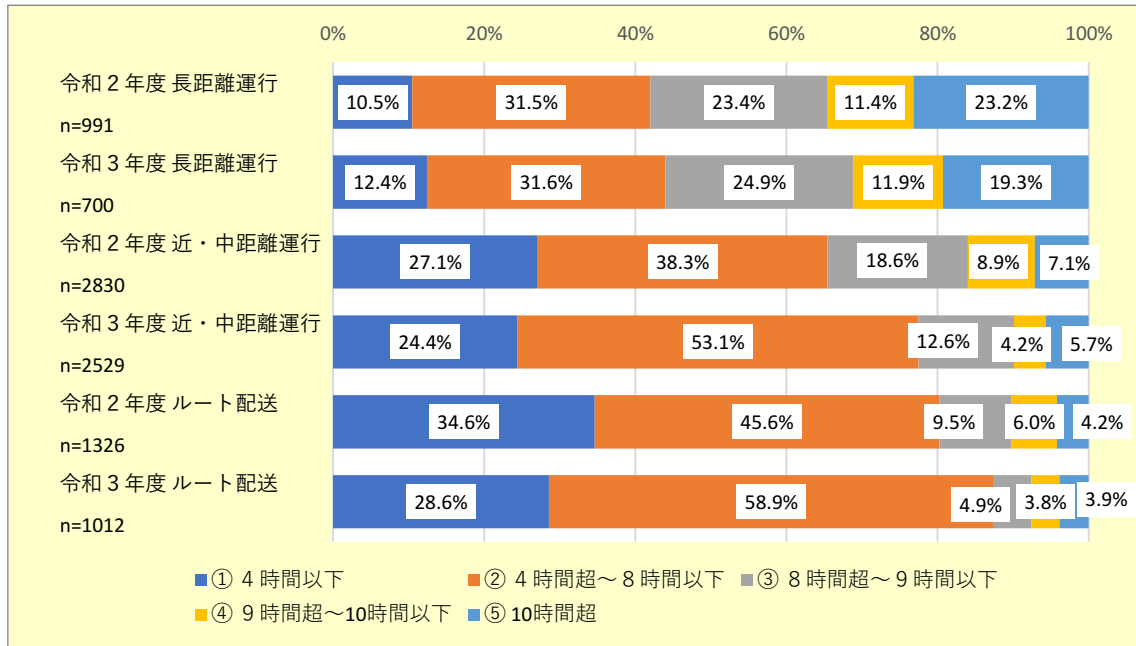
図表 217 1 運行の運転時間（繁忙期）（追跡）（企業規模）



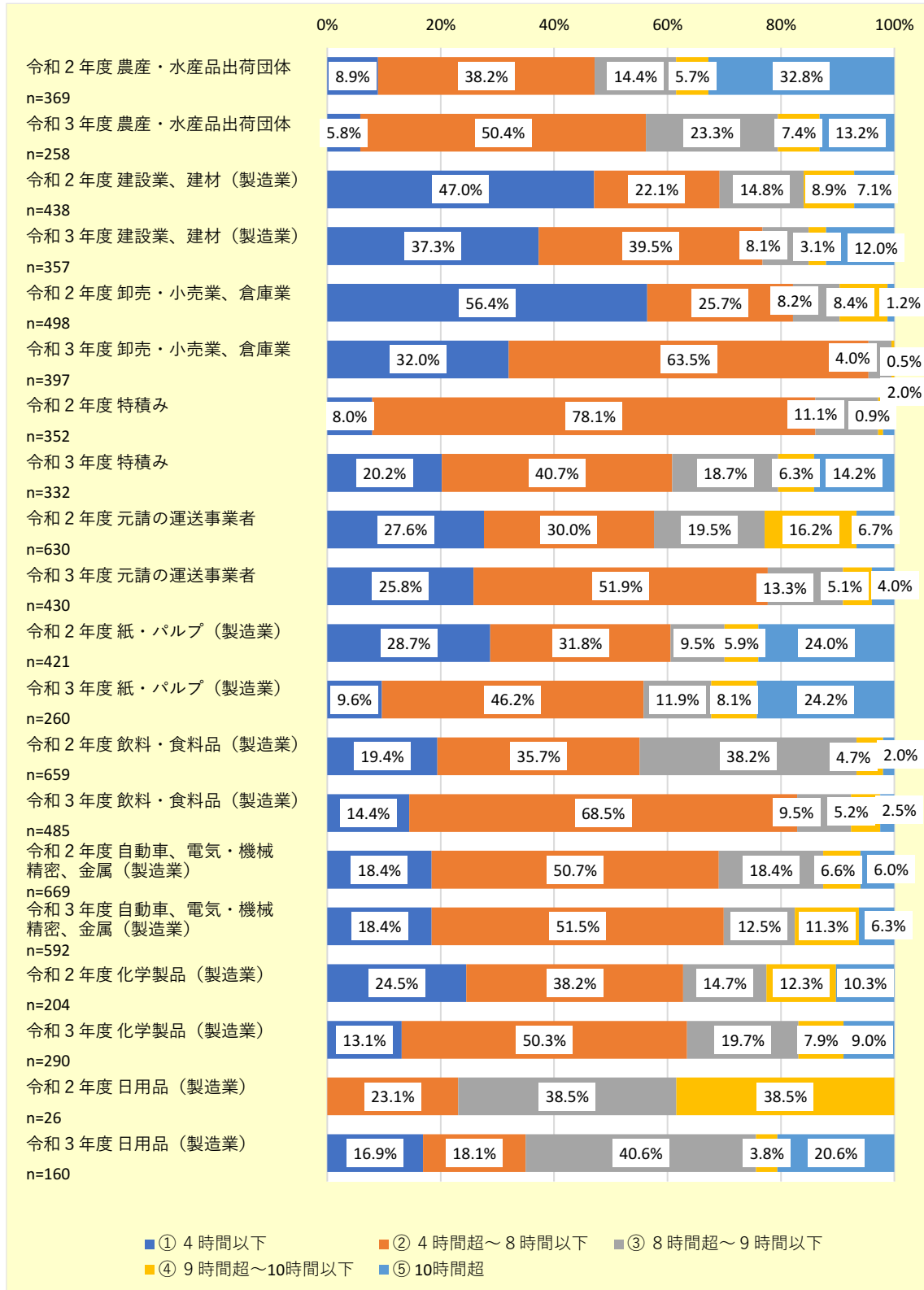
図表 218 1 運行の運転時間（繁忙期）（追跡）（地域）



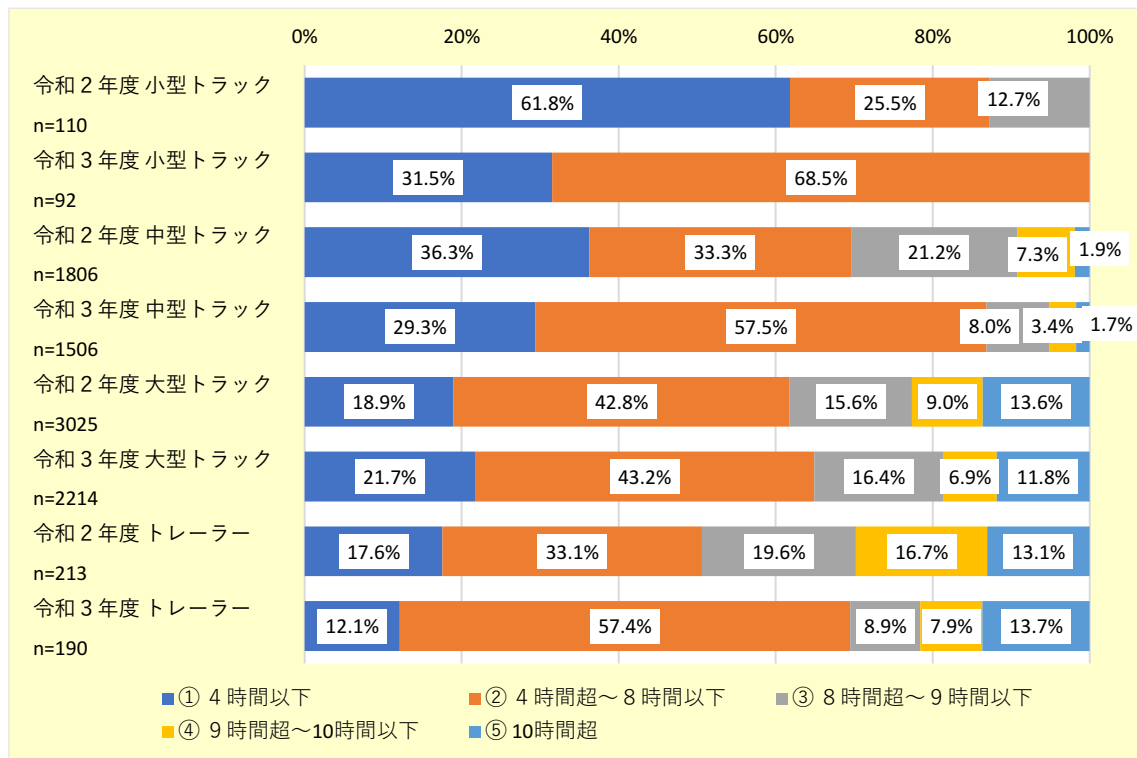
図表 219 1 運行の運転時間（繁忙期）（追跡）（運行種別）



図表 220 1 運行の運転時間（繁忙期）（追跡）（発荷主の業種）



図表 221 1 運行の運転時間（繁忙期）（追跡）（車両の種類）





## (7) 連続運転時間

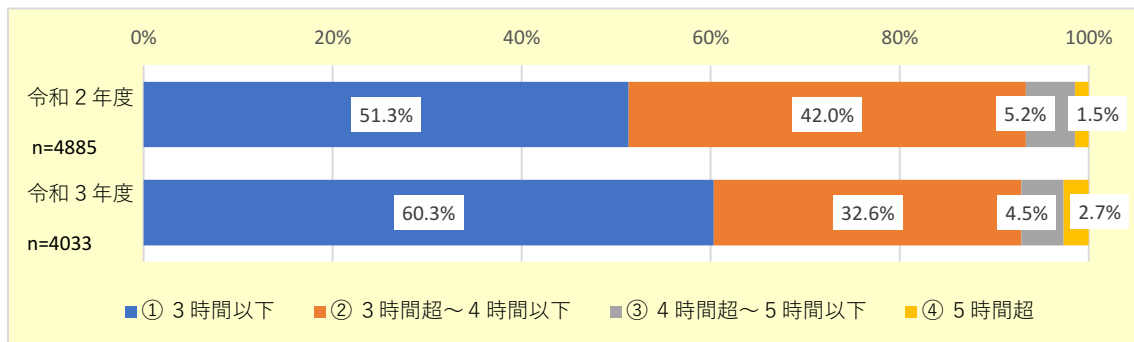
### ア) 事業者

(連続運転時間)

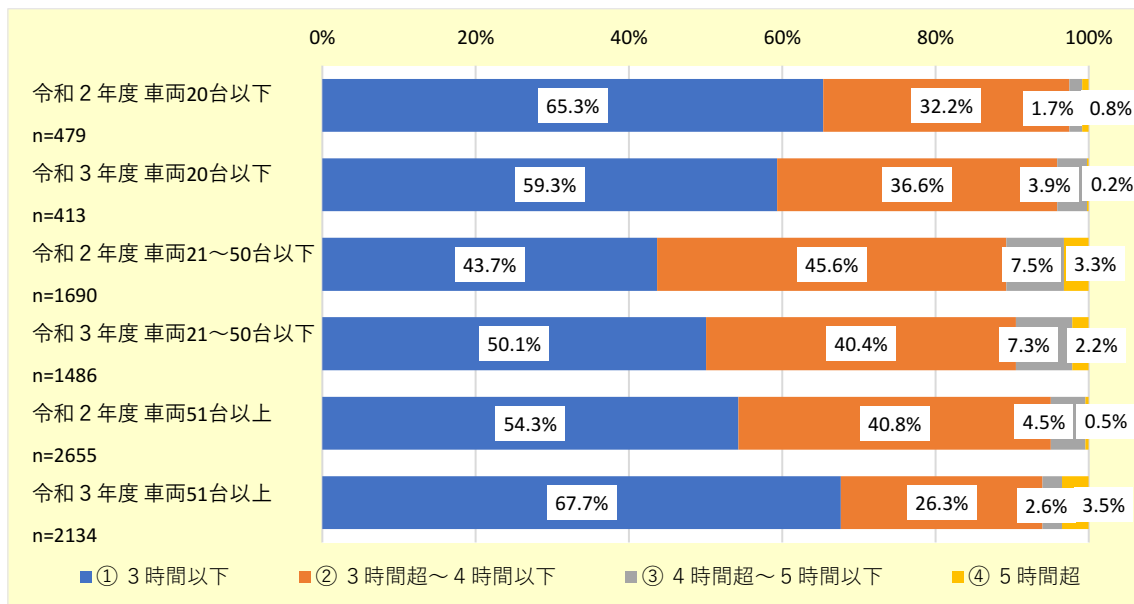
#### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

繁忙期において、令和2年度調査と令和3年度調査において回答があった事業所を比較したところ、地域に関しては、「北陸信越」、「四国」、発荷主の種類に関しては、「化学製品（製造業）」、車両の種類に関しては、「トレーラー」において連続運転時間が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で長い傾向が見られた。一方、「車両51台以上」、「北海道」、「関東」、「中部」、「近畿」、「近・中距離運行」、「ルート配送」、「農産・水産品出荷団体」、「元請の運送事業者」、「飲料・食料品（製造業）」、「小型トラック」、「中型トラック」において連続運転時間が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で短い傾向が見られた。

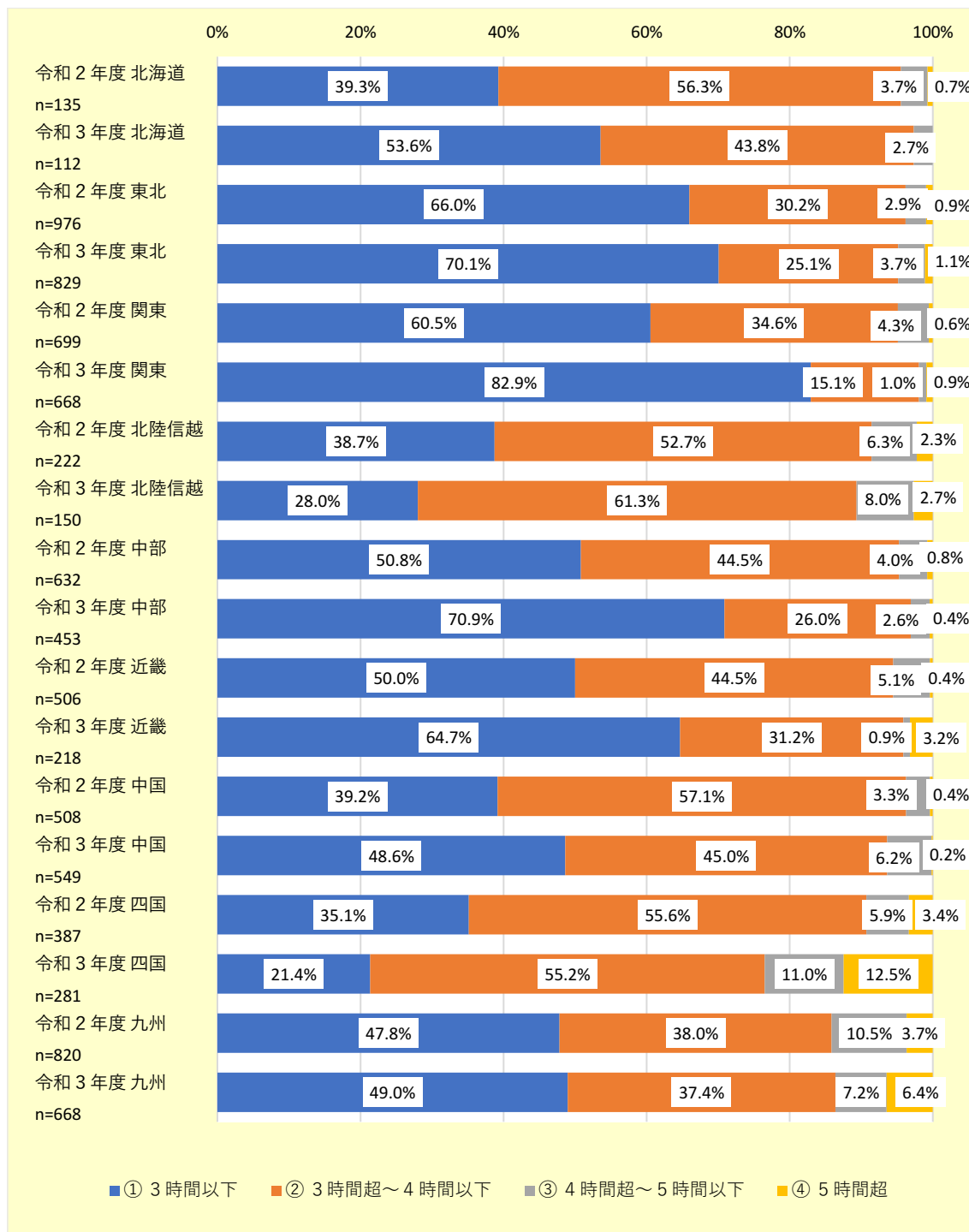
図表 222 最も長い連続運転時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（全体）



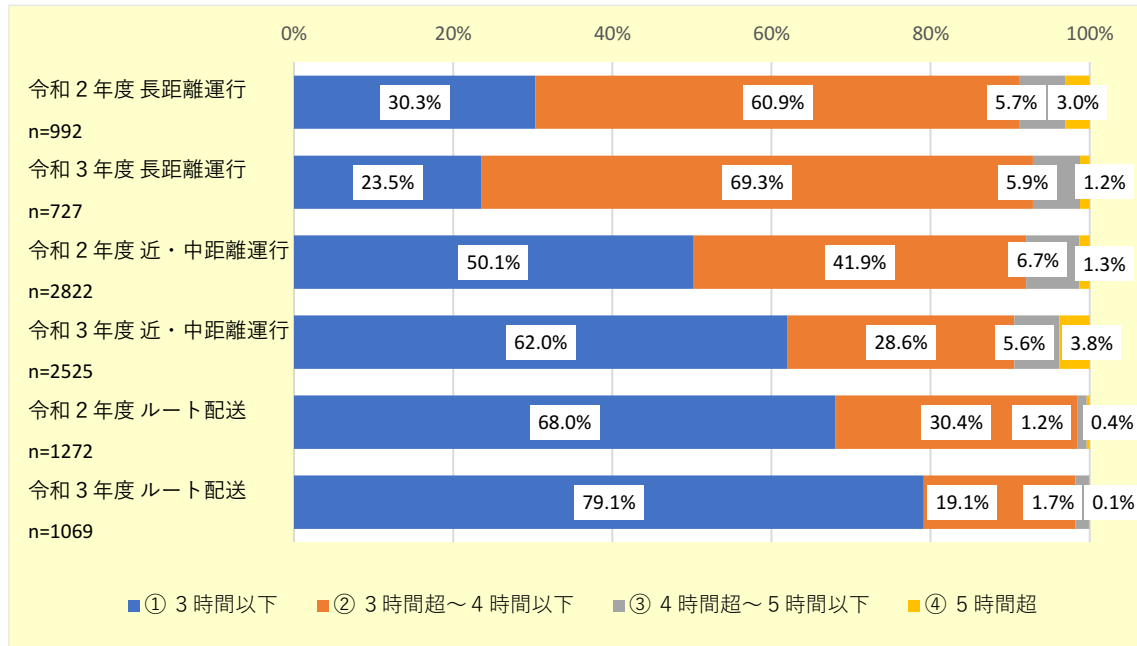
図表 223 最も長い連続運転時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（企業規模）



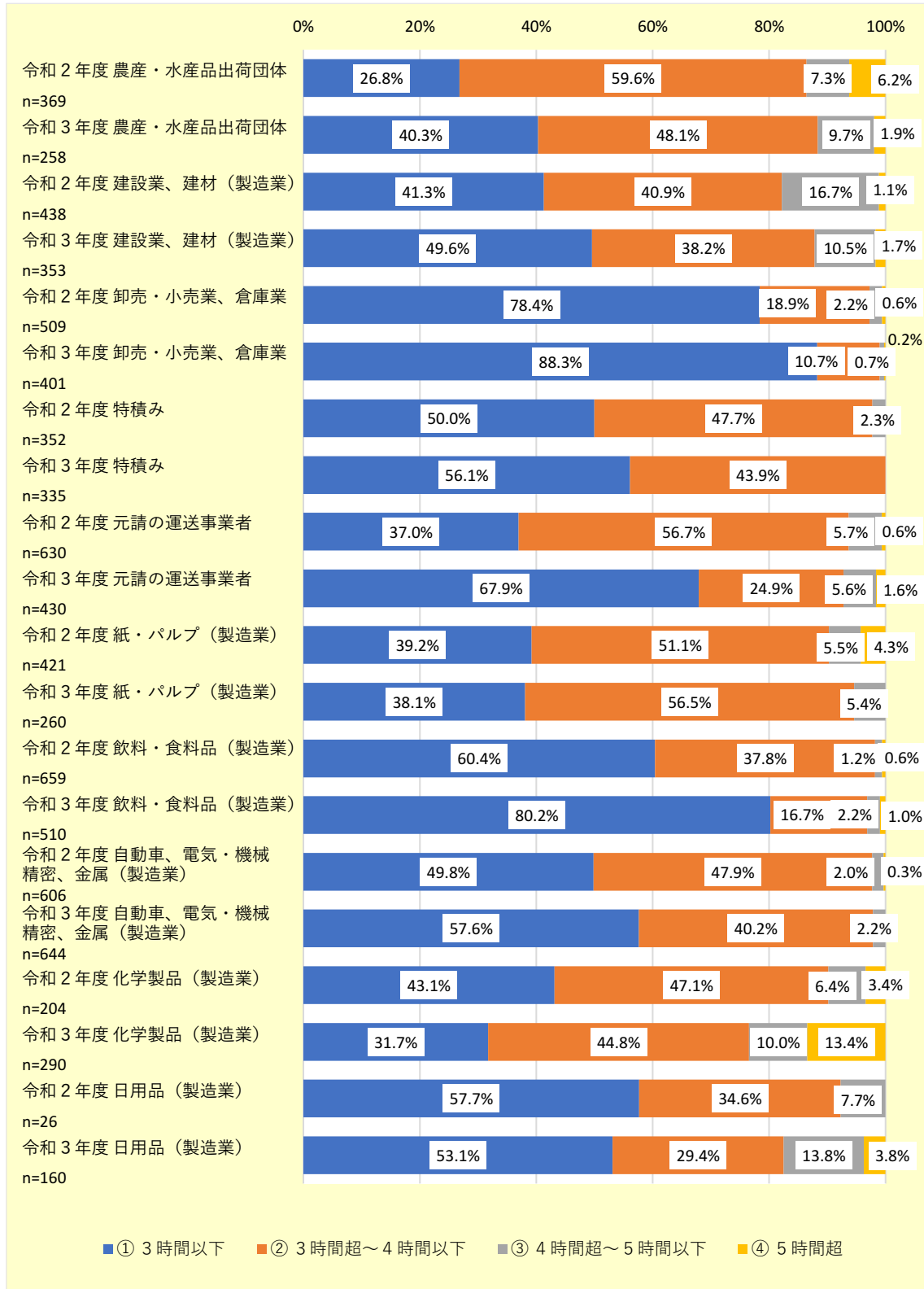
図表 224 最も長い連続運転時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（地域）



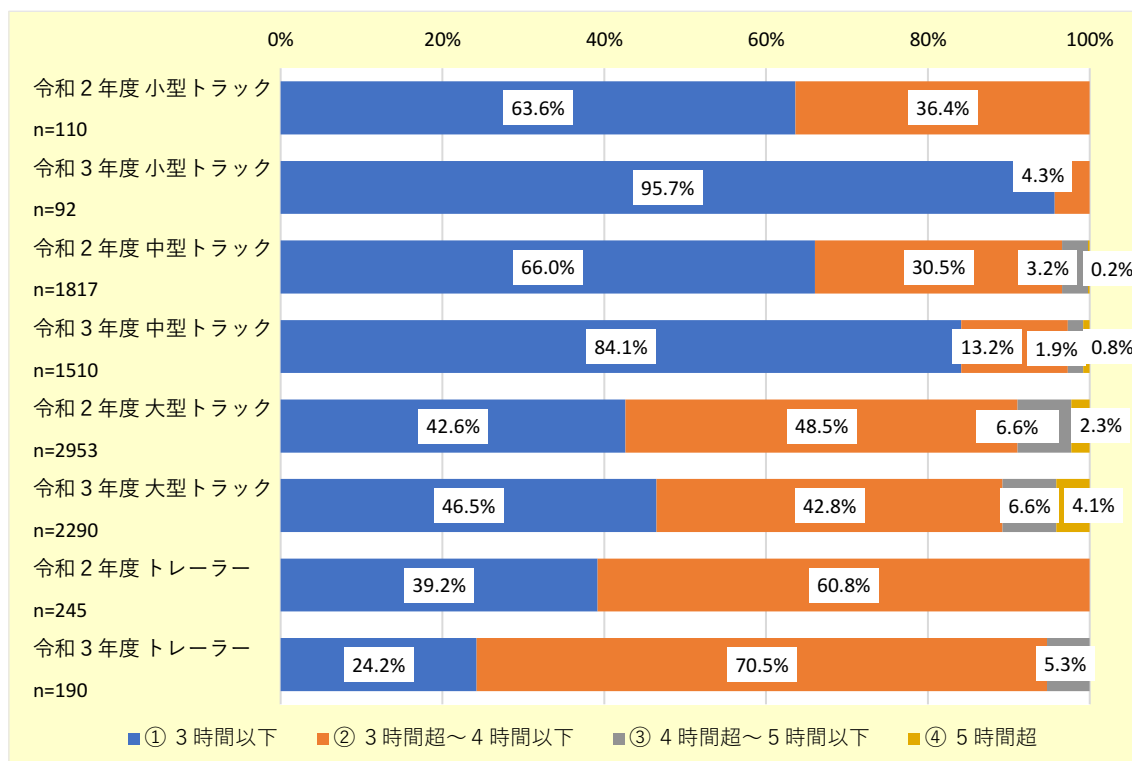
図表 225 最も長い連続運転時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（運行種別）



図表 226 最も長い連続運転時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（発荷主の業種）



図表 227 最も長い連続運転時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（車両の種類）



## イ) 自動車運転者

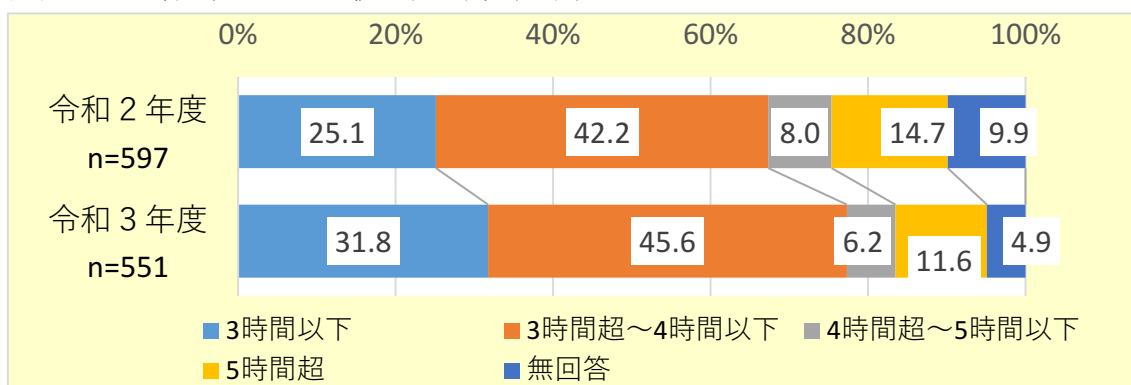
(連続運転時間)

### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

連続運転時間は4時間が限度と定められているが、令和2年度調査においては、自動車運転者に対して、最も長かった連続運転時間を尋ねたところ、「3時間超～4時間以下」が42.2%と最も多く、次いで「3時間以下」が25.1%、「5時間超」が14.7%であった。

令和3年度調査においては、自動車運転者に対して、最も長かった連続運転時間を尋ねたところ、「3時間超～4時間以下」が45.6%と最も多く、次いで「3時間以下」が31.8%、「5時間超」が11.6%であった。

図表 228 最も長かった連続運転時間 (追跡)



(連続運転時間と組合の有無)

### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「労働組合はない」が、最も長かった連続運転時間を「3時間超～4時間以下」との回答が多かった。

図表 229 最も長かった連続運転時間と組合の有無のクロス (追跡)

令和2年度調査結果

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4時間以下 (%)	4時間超～5時間以下 (%)	5時間超 (%)	無回答 (%)
組合の有無		592	25.3	42.6	8.1	14.7	9.3
全体	労働組合がある	140	19.3	50.0	7.1	11.4	12.1
	労働組合はない	452	27.2	40.3	8.4	15.7	8.4

令和3年度調査結果

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4時間以下 (%)	4時間超～5時間以下 (%)	5時間超 (%)	無回答 (%)
組合の有無		551	31.8	45.6	6.2	11.6	4.9
全体	労働組合がある	129	20.9	62.8	3.1	8.5	4.7
	労働組合はない	422	35.1	40.3	7.1	12.6	5.0

(連続運転時間と企業規模 (車両数))

### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「21～50台」

が、最も長かった連続運転時間を「3時間超～4時間以下」との回答が多かった。

図表 230 最も長かった連続運転時間と企業規模（車両数）のクロス（追跡）

令和2年度調査結果

		最も長かった連続運転時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4 時間以下 (%)	4時間超～5 時間以下 (%)	5時間超 (%)	
企業規模(車両数)		585	25.3	42.2	8.2	14.4	9.9
全体	20台以下	160	37.5	35.6	4.4	7.5	15.0
	21～50台	251	23.5	46.2	7.6	13.9	8.8
	51台以上	174	16.7	42.5	12.6	21.3	6.9

令和3年度調査結果

		最も長かった連続運転時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4 時間以下 (%)	4時間超～5 時間以下 (%)	5時間超 (%)	
企業規模(車両数)		505	30.3	45.5	6.5	12.5	5.1
全体	20台以下	157	38.2	38.9	2.5	13.4	7.0
	21～50台	224	25.0	50.0	8.0	12.5	4.5
	51台以上	124	29.8	46.0	8.9	11.3	4.0

(連続運転時間と地域)

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査で回答があった自動車運転者においては、「関東」が、連続運転時間を「3時間以下」との回答が多かった。

令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「関東」が、連続運転時間を「3時間以下」、「九州」が、連続運転時間を「3時間超～4時間以下」との回答が多かった。

図表 231 最も長かった連続運転時間と地域のクロス（追跡）

令和2年度調査結果

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4 時間以下 (%)	4時間超～5 時間以下 (%)	5時間超 (%)	無回答 (%)
地域		597	25.1	42.2	8.0	14.7	9.9
全体	北海道	37	18.9	43.2	8.1	8.1	21.6
	東北	74	18.9	54.1	2.7	17.6	6.8
	関東	115	41.7	29.6	7.0	9.6	12.2
	北陸信越	24	8.3	50.0	12.5	16.7	12.5
	中部	72	34.7	44.4	4.2	9.7	6.9
	近畿	57	29.8	42.1	8.8	7.0	12.3
	中国	57	15.8	59.6	14.0	10.5	-
	四国	34	-	44.1	23.5	20.6	11.8
	九州	127	22.0	35.4	6.3	26.0	10.2

令和3年度調査結果

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4 時間以下 (%)	4時間超～5 時間以下 (%)	5時間超 (%)	無回答 (%)
地域		505	30.3	45.5	6.5	12.5	5.1
全体	北海道	31	32.3	38.7	3.2	25.8	-
	東北	60	31.7	48.3	5.0	8.3	6.7
	関東	103	42.7	32.0	7.8	9.7	7.8
	北陸信越	21	-	100.0	-	-	-
	中部	60	38.3	53.3	1.7	6.7	-
	近畿	46	50.0	23.9	13.0	10.9	2.2
	中国	46	19.6	56.5	6.5	10.9	6.5
	四国	35	11.4	62.9	14.3	2.9	8.6
	九州	103	20.4	42.7	5.8	24.3	6.8

（連続運転時間と年齢）

**追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）**

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「40歳以上50歳未満」が、最も長かった連続運転時間を「3時間超～4時間以下」との回答が多かった。

図表 232 最も長かった連続運転時間と年齢のクロス（追跡）

令和2年度調査結果

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4 時間以下 (%)	4時間超～5 時間以下 (%)	5時間超 (%)	無回答 (%)
年齢		593	25.3	42.0	8.1	14.8	9.8
全体	40歳未満	124	27.4	46.8	10.5	11.3	4.0
	40歳以上50歳未満	197	24.4	43.7	7.1	13.2	11.7
	50歳以上60歳未満	195	25.6	39.0	7.2	17.9	10.3
	60歳以上	77	23.4	37.7	9.1	16.9	13.0

令和3年度調査結果

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4 時間以下 (%)	4時間超～5 時間以下 (%)	5時間超 (%)	無回答 (%)
年齢		551	31.8	45.6	6.2	11.6	4.9
全体	40歳未満	108	37.0	38.0	11.1	11.1	2.8
	40歳以上50歳未満	183	29.5	56.3	2.2	9.3	2.7
	50歳以上60歳未満	178	27.5	48.3	7.9	11.8	4.5
	60歳以上	82	39.0	25.6	4.9	17.1	13.4



(連続運転時間と年収)

**追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)**

令和2年度調査及び令和3年度調査で回答があった自動車運転者においては、「400万円以上600万円未満」が、連続運転時間を「3時間超～4時間以下」との回答が多かった。

図表 233 最も長かった連続運転時間と年収のクロス (追跡)

令和2年度調査結果

		最も長かった連続運転時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4 時間以下 (%)	4時間超～5 時間以下 (%)	5時間超 (%)	
年収		591	25.4	42.3	8.1	14.7	9.5
全体	200万円未満	7	57.1	14.3	14.3	-	14.3
	200万円以上～400万円未満	248	30.6	35.5	6.0	16.9	10.9
	400万円以上～600万円未満	312	21.2	47.4	9.3	14.1	8.0
	600万円以上～800万円未満	24	16.7	54.2	12.5	4.2	12.5
	800万円以上	0	-	-	-	-	-

令和3年度調査結果

		最も長かった連続運転時間					無回答 (%)
		全体 (n数)	3時間以下 (%)	3時間超～4 時間以下 (%)	4時間超～5 時間以下 (%)	5時間超 (%)	
年収		551	31.8	45.6	6.2	11.6	4.9
全体	200万円未満	5	40.0	20.0	-	20.0	20.0
	200万円以上～400万円未満	231	42.4	34.6	4.3	11.3	7.4
	400万円以上～600万円未満	300	22.7	54.7	7.7	12.0	3.0
	600万円以上～800万円未満	15	46.7	40.0	6.7	6.7	-
	800万円以上	0	-	-	-	-	-

## (8) 1か月の法定休日労働の回数

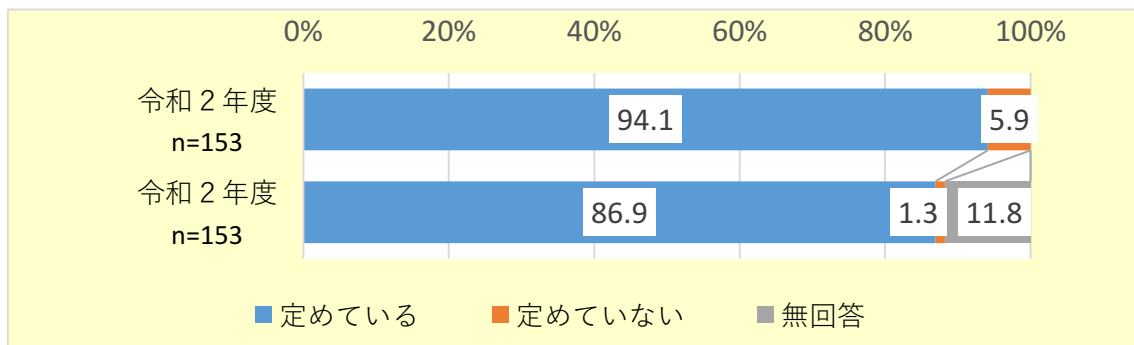
ア) 事業者

(1か月の法定休日労働の回数)

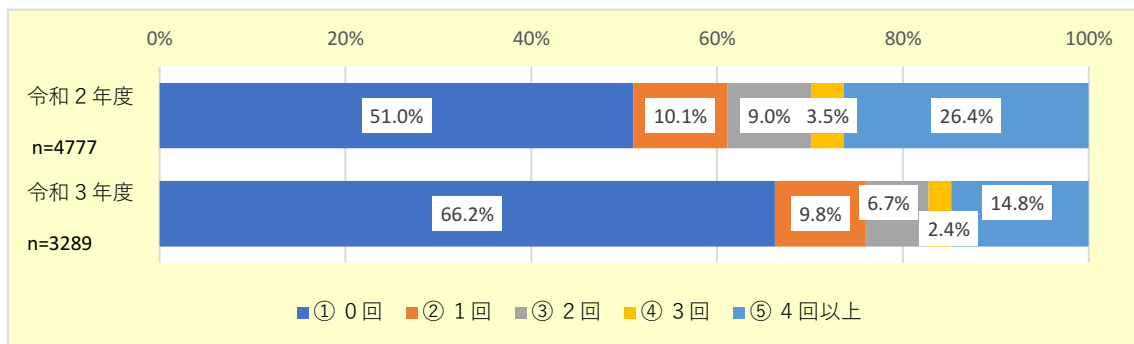
### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

繁忙期において、令和2年度調査と令和3年度調査において回答があった事業所を比較したところ、地域に関しては、「北海道」において法定休日労働の回数が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で多くなる傾向が見られた。一方、「北陸信越」、「小型トラック」において法定休日労働の回数が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で少ない傾向が見られた。

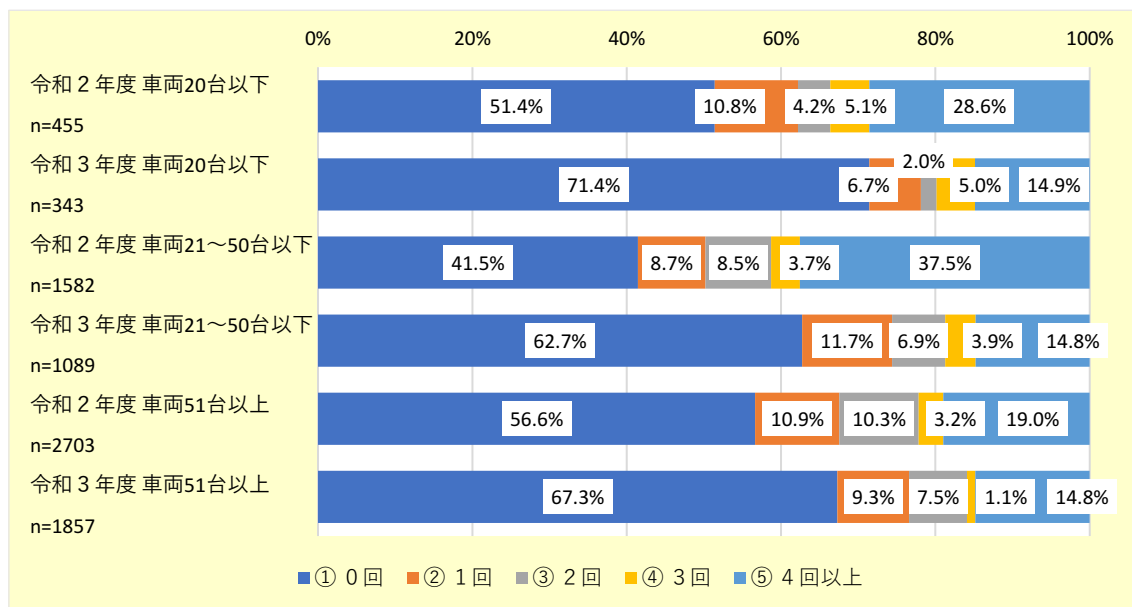
図表 234 法定休日を定めているか (繁忙期) (追跡) (全体)



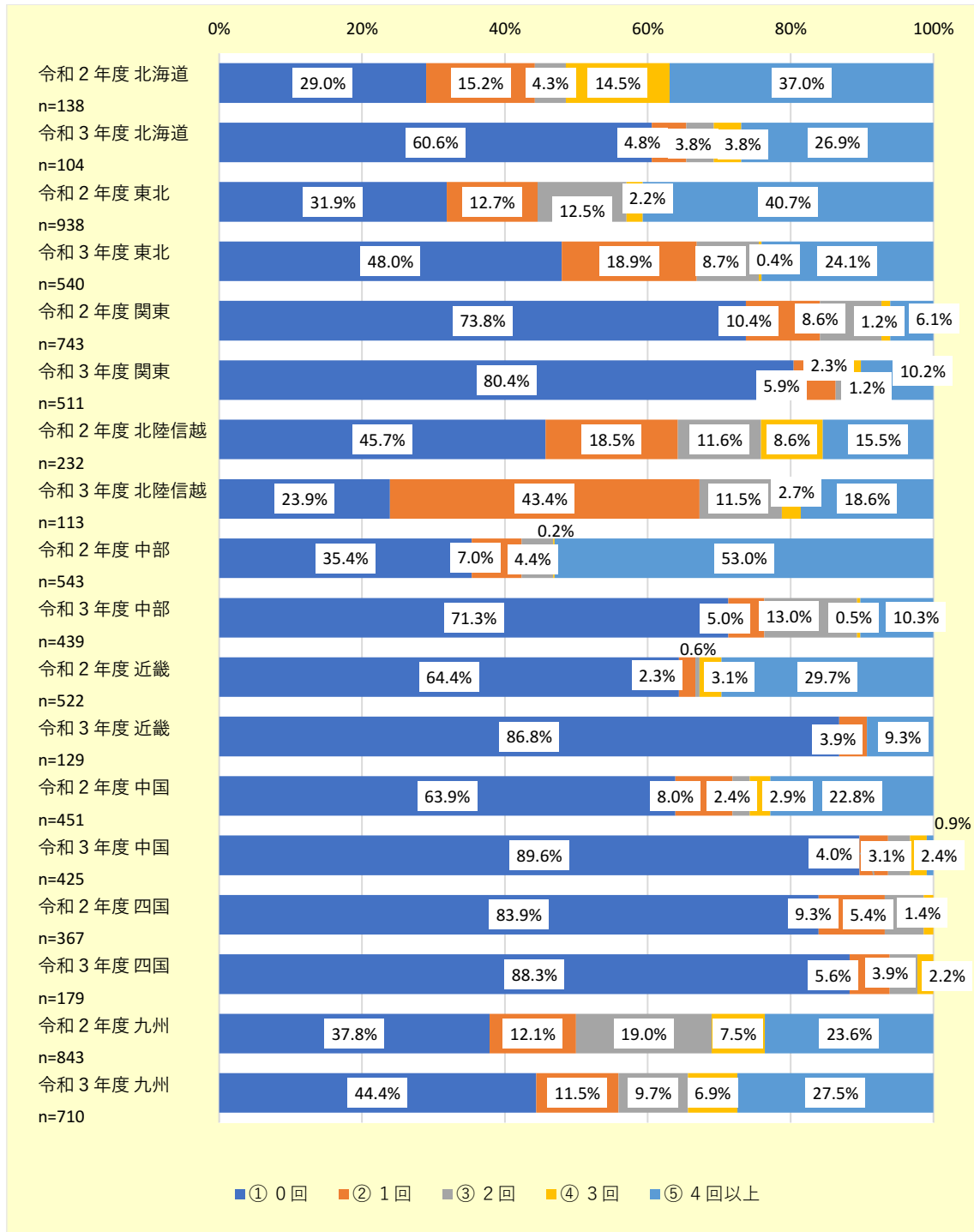
図表 235 法定休日労働の回数別の自動車運転者数 (繁忙期) (追跡) (全体)



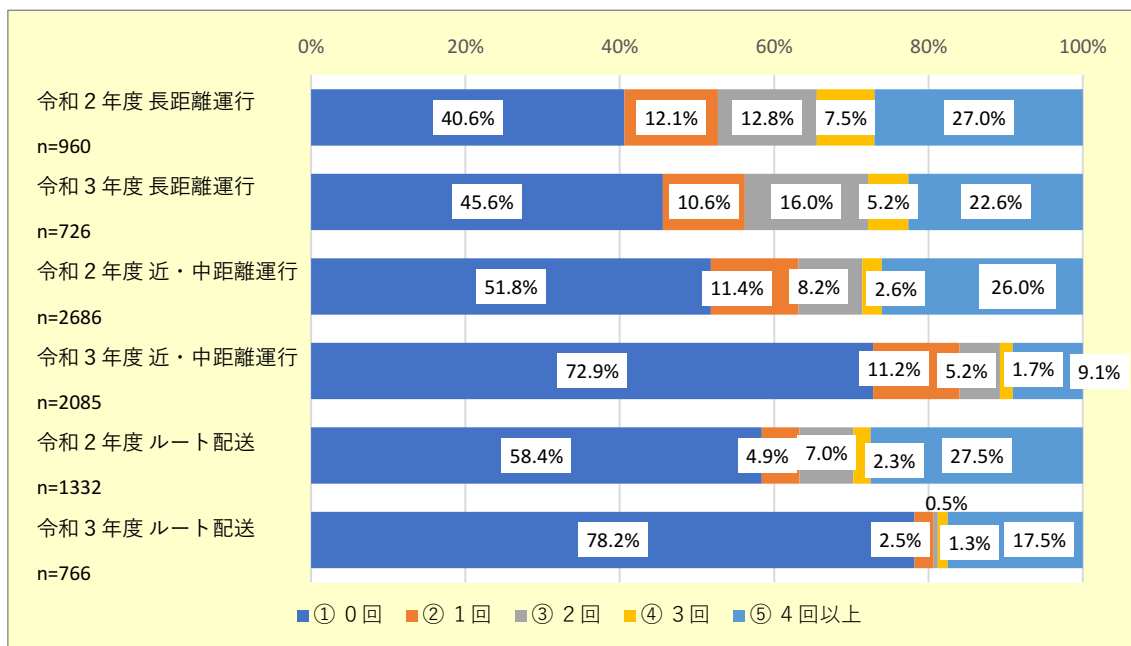
図表 236 法定休日労働の回数別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（企業規模）



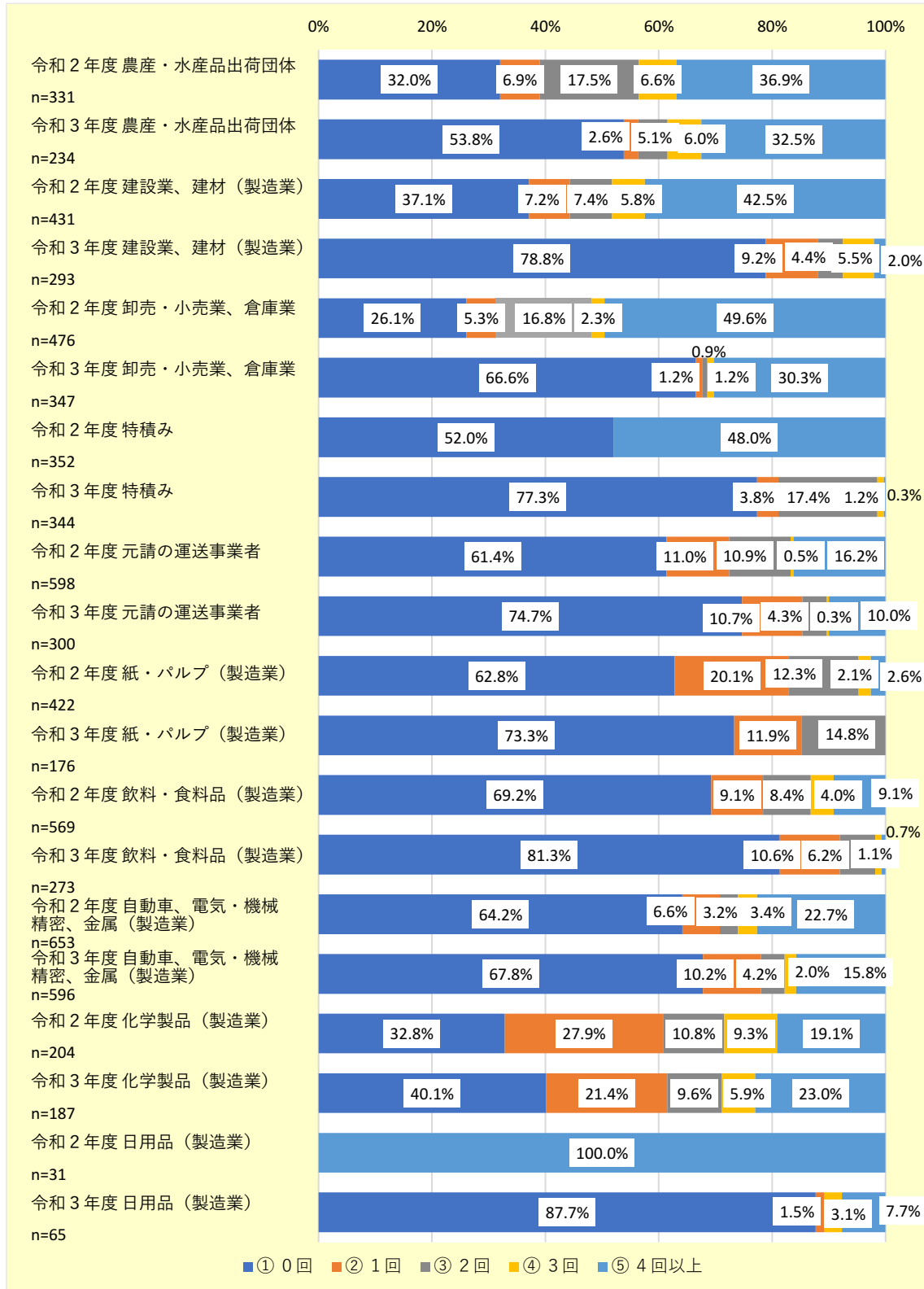
図表 237 法定休日労働の回数別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（地域）



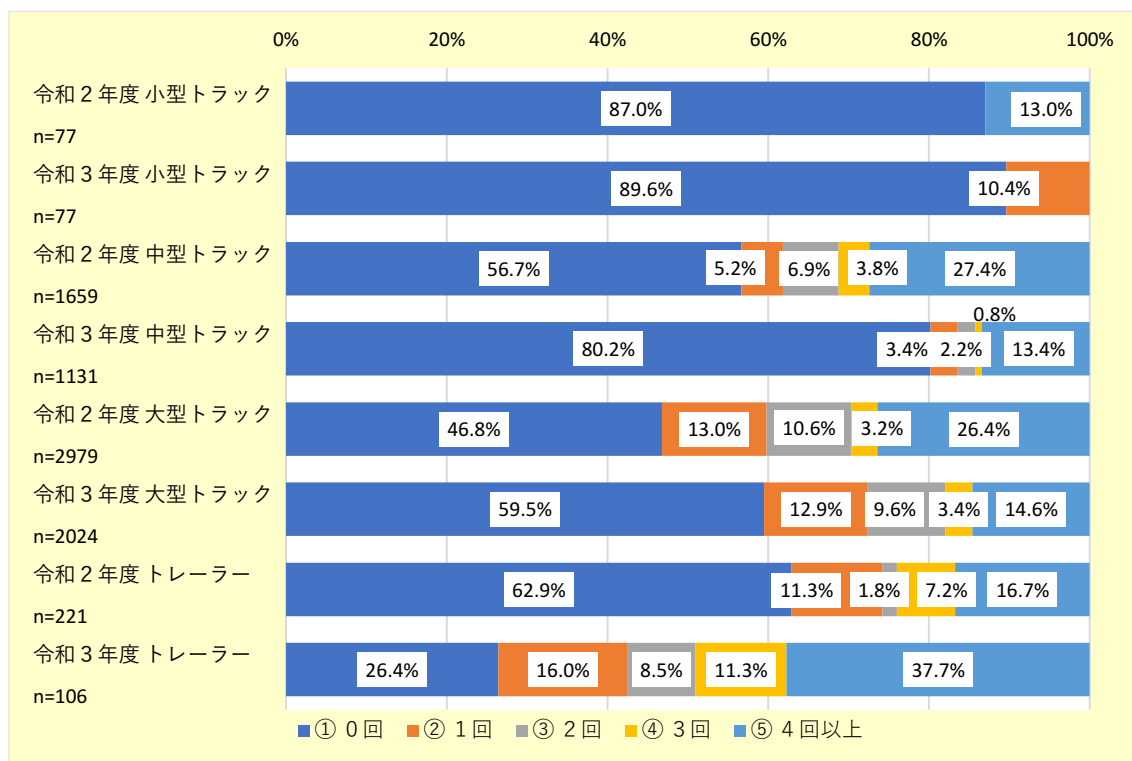
図表 238 法定休日労働の回数別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（運行種別）



図表 239 法定休日労働の回数別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（発荷主の業種）



図表 240 法定休日労働の回数別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（車両の種類）



## (9) 1日の休憩時間

### ア) 事業者

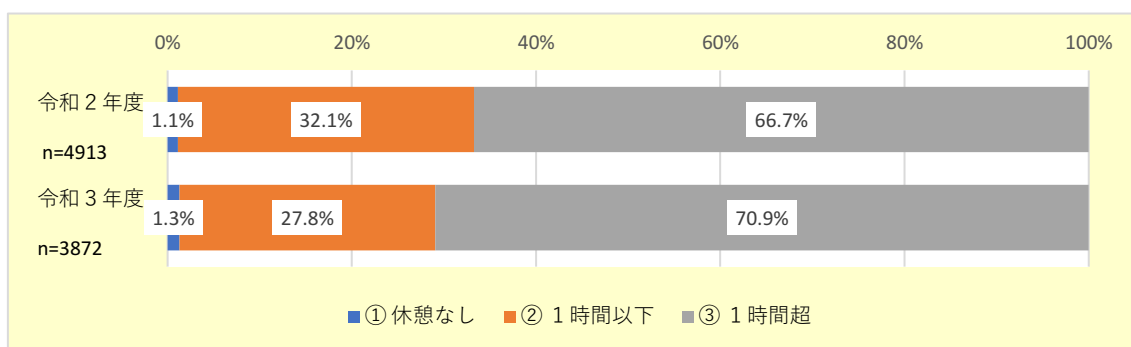
(休憩時間)

#### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

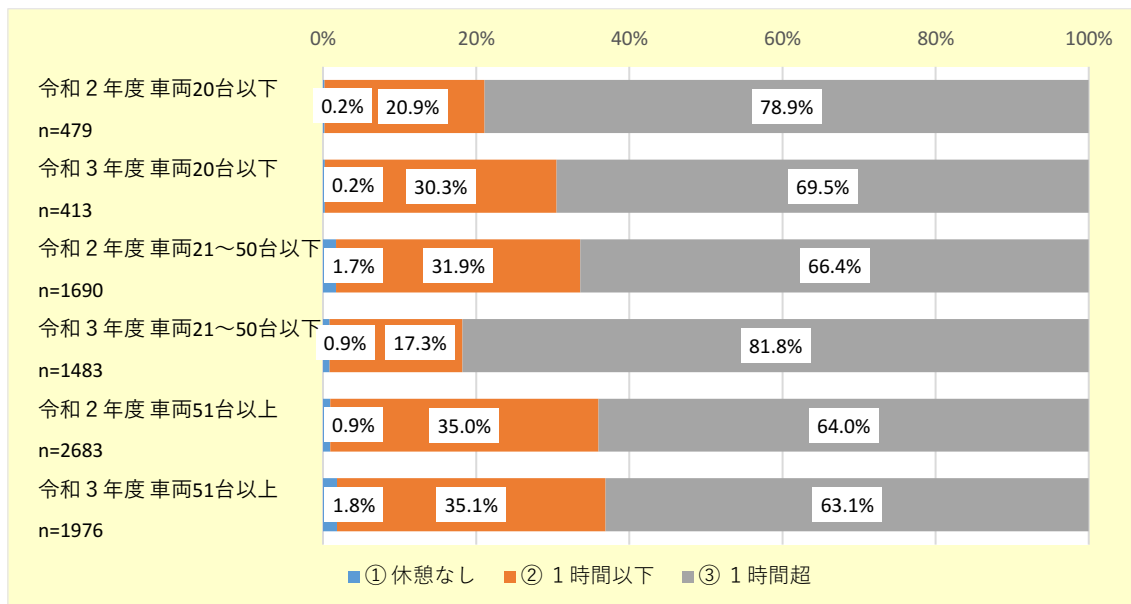
繁忙期において、令和2年度調査と令和3年度調査において回答があった事業所を比較したところ、企業規模に関しては、「車両21～50台以下」、地域に関しては、「北海道」、「関東」、「北陸信越」、「中部」、発荷主の種類に関しては、「卸売・小売業、倉庫業」、「紙・パルプ（製造業）」、「飲料・食料品（製造業）」、「化学製品（製造業）」において1日の休憩時間が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で長い傾向が見られた。

一方、「中国」、「四国」、「自動車、電気・機械・精密、金属（製造業）」において1日の休憩時間が令和2年度調査に比べ令和3年度調査で短い傾向が見られた。

図表 241 1日の休憩時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（全体）

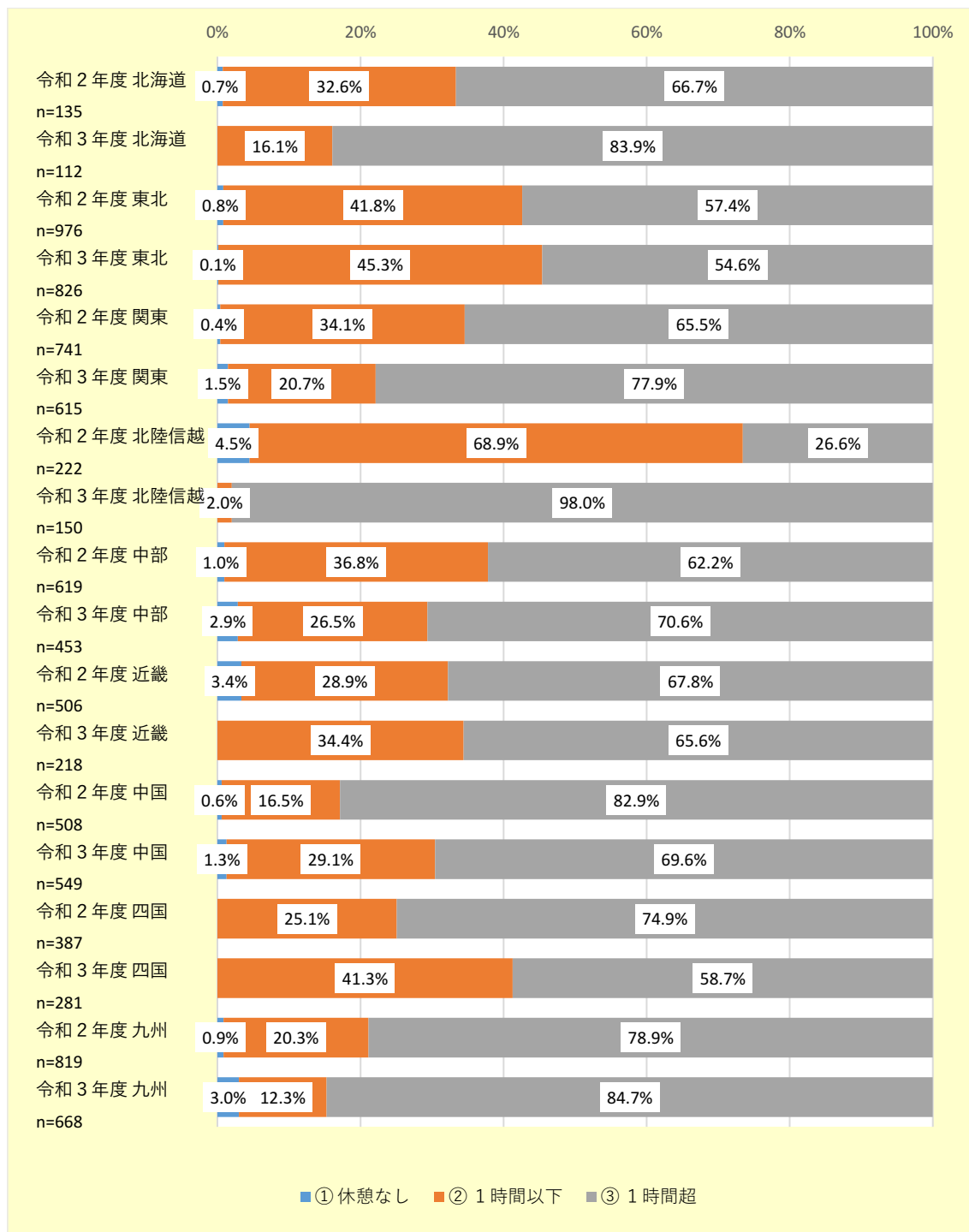


図表 242 1日の休憩時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（企業規模）

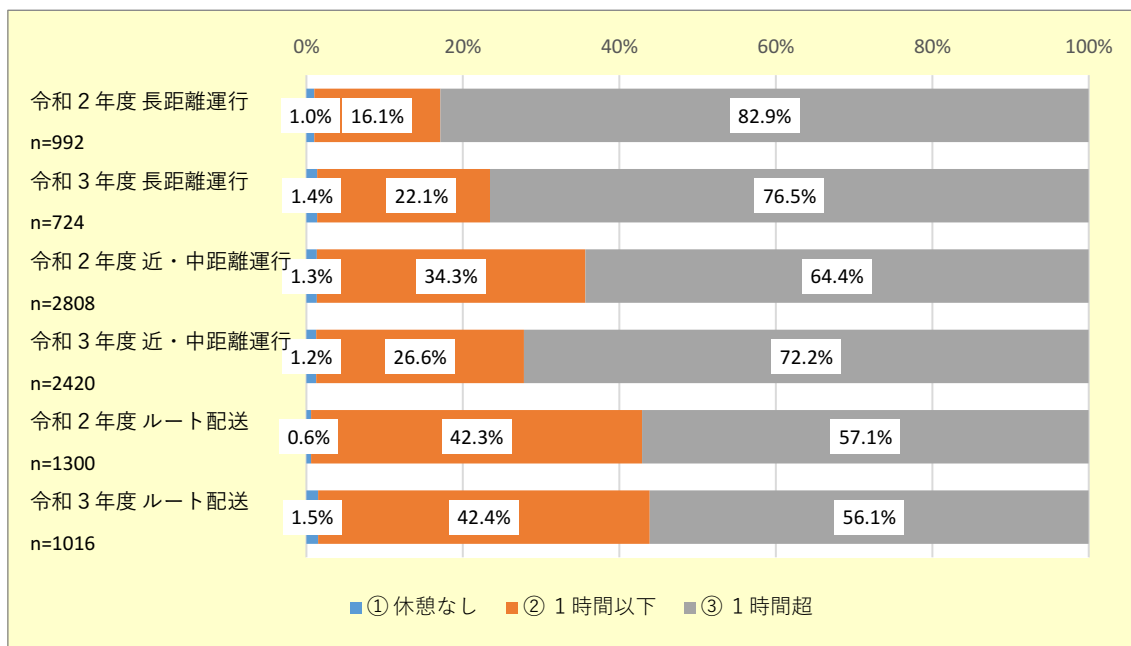




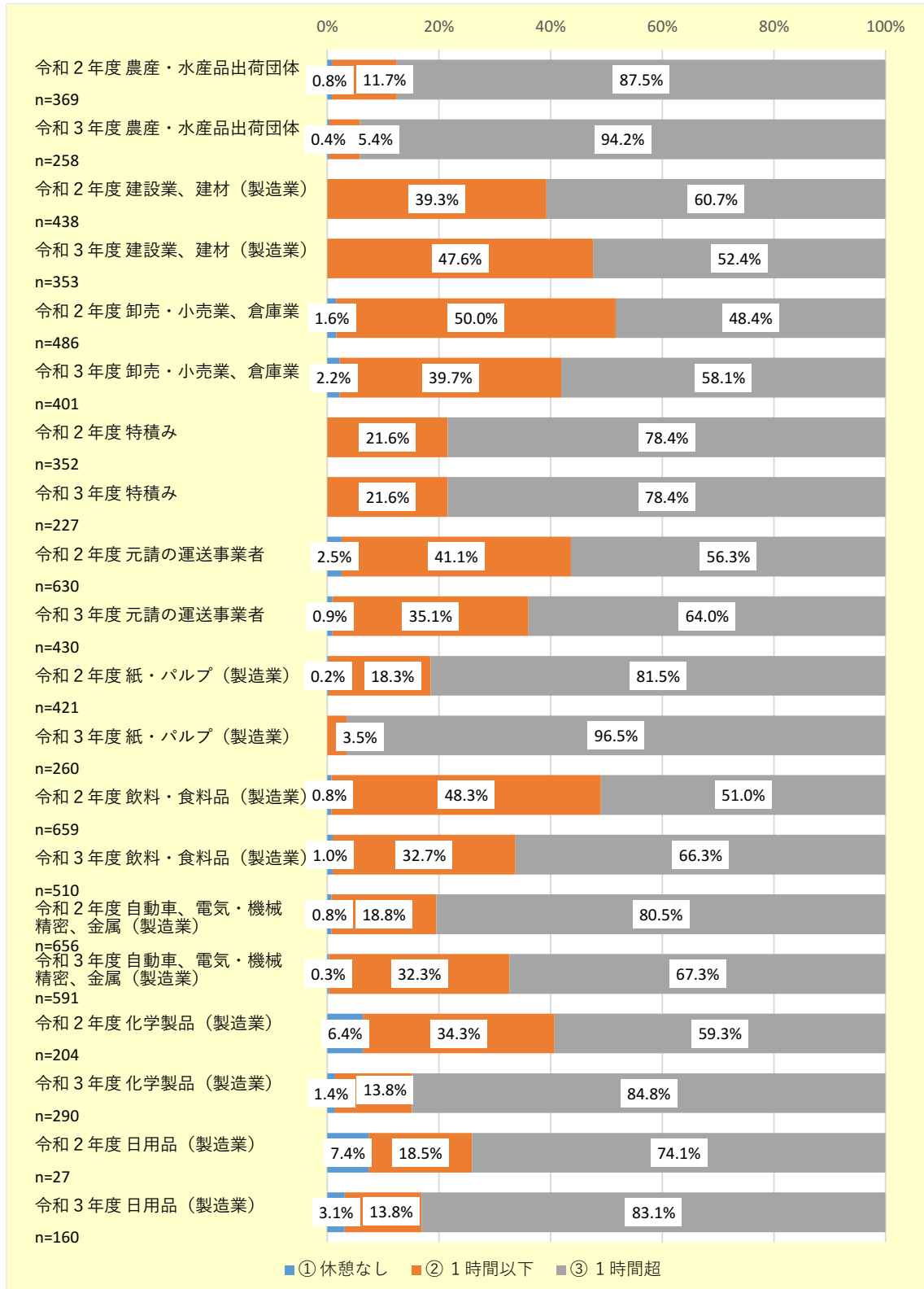
図表 243 1日の休憩時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（地域）



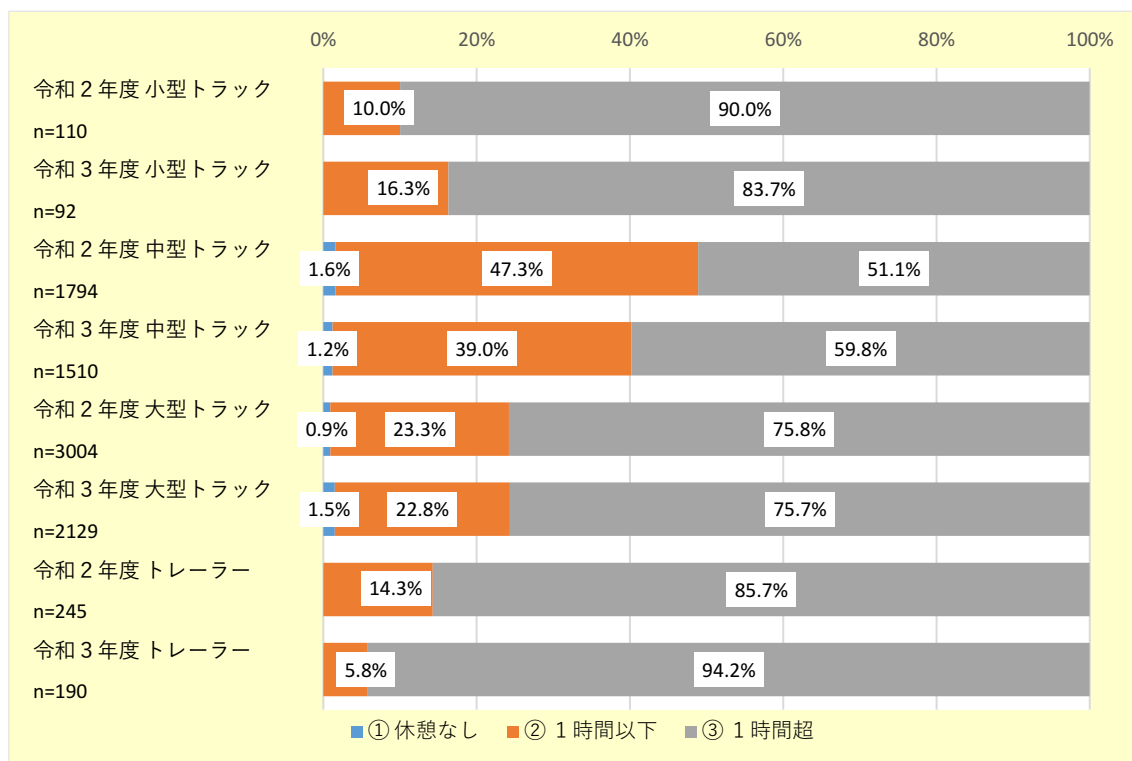
図表 244 1日の休憩時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（運行種別）



図表 245 1日の休憩時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（発荷主の業種）



図表 246 1日の休憩時間別の自動車運転者数（繁忙期）（追跡）（車両の種類）



### 3. 特例等に関する状況

#### ア) 事業者

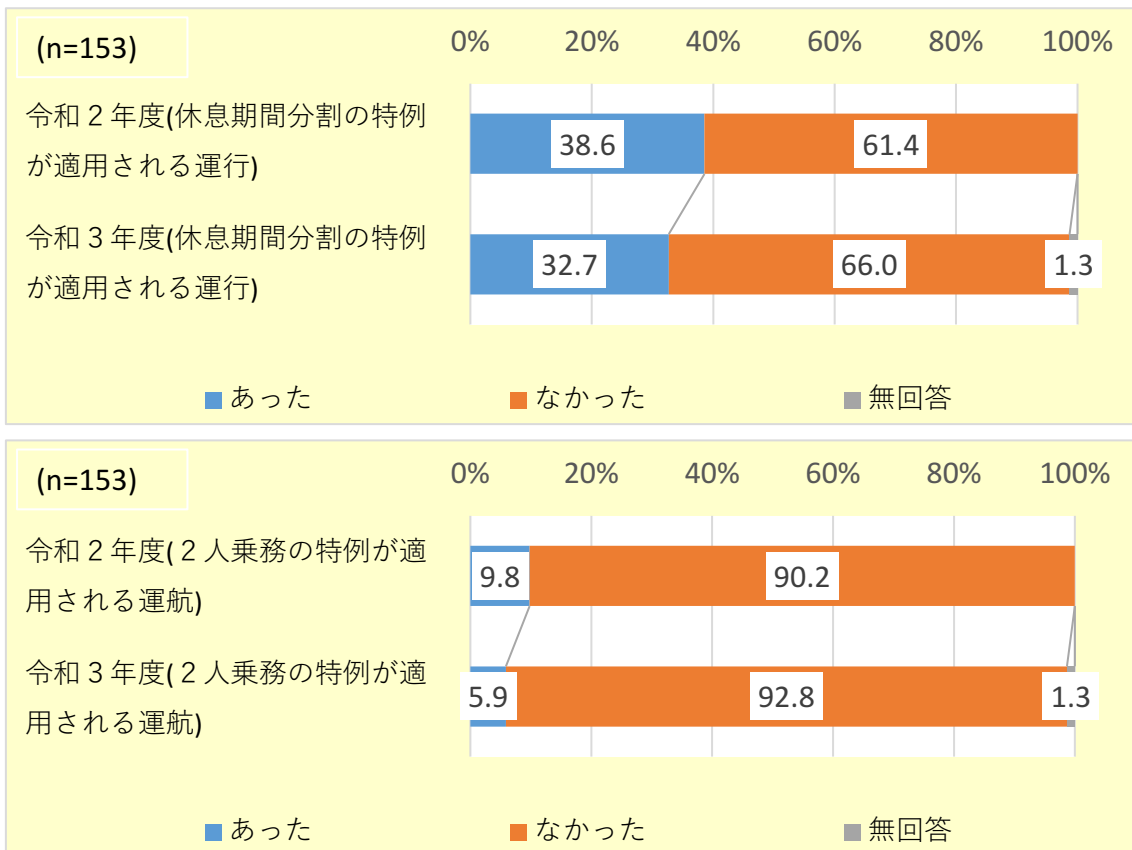
(改善基準告示の特例の利用状況)

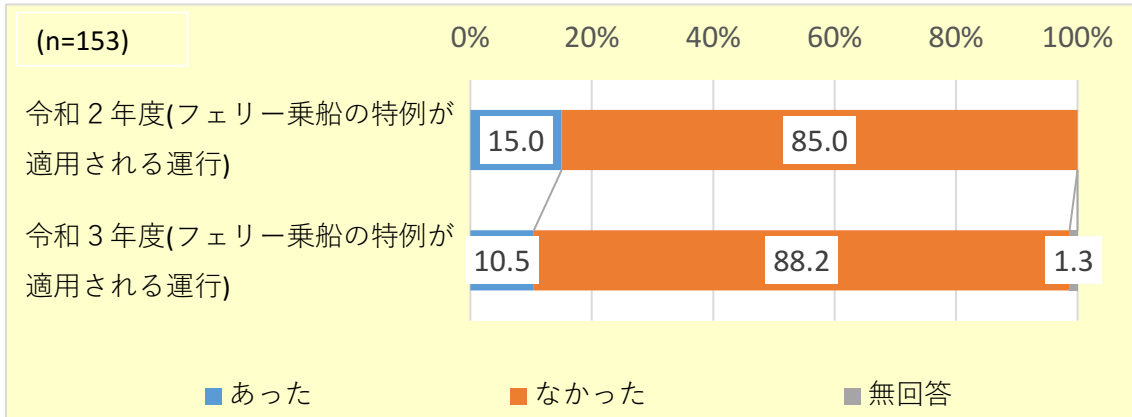
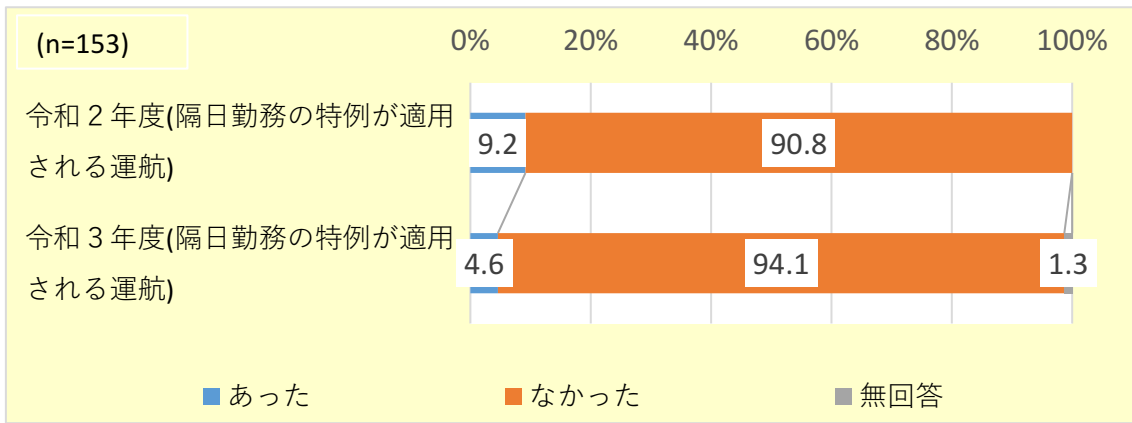
#### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

令和2年度調査においては、改善基準告示の4種類の特例の利用状況を尋ねたところ、いずれにおいても「なかった」が多く、「休息期間分割の特例が適用される運行」では61.4%、「2人乗務の特例が適用される運行」が90.2%、「隔日勤務の特例が適用される運行」が90.8%、「フェリー乗船の特例が適用される運行」が85.0%であった。

令和3年度調査においては、改善基準告示の4種類の特例の利用状況を尋ねたところ、いずれにおいても「なかった」が多く、「休息期間分割の特例が適用される運行」では66.0%、「2人乗務の特例が適用される運行」が92.8%、「隔日勤務の特例が適用される運行」が94.1%、「フェリー乗船の特例が適用される運行」が88.2%であった。

図表 247 改善基準告示の特例の利用状況 (追跡)





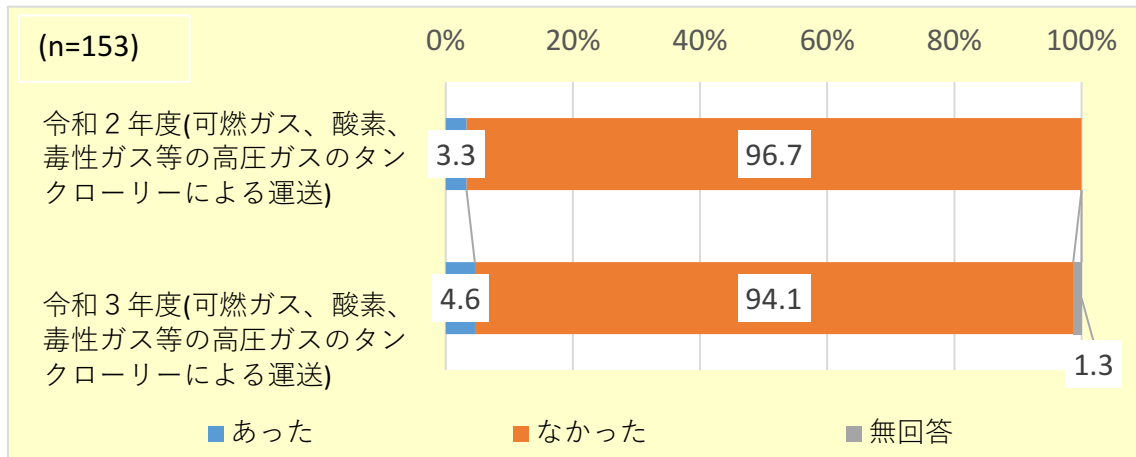
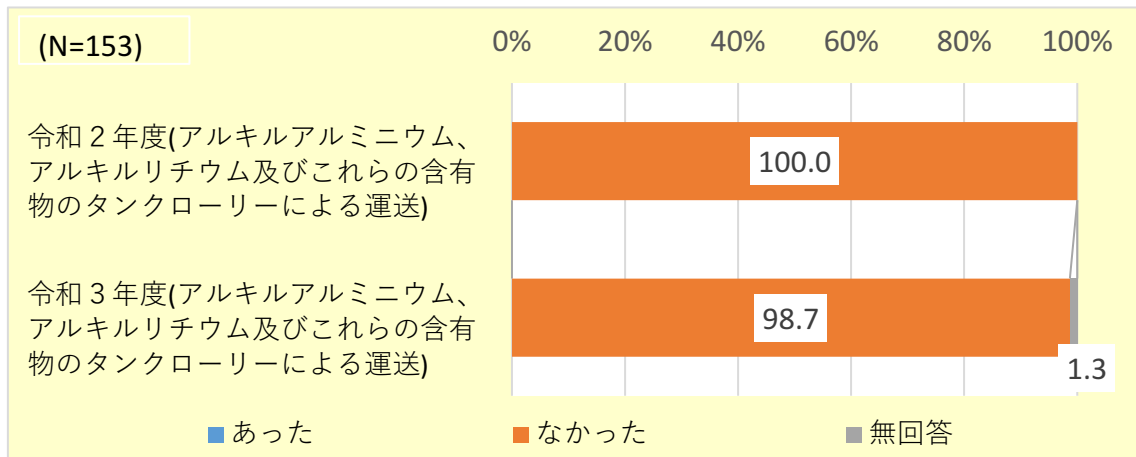
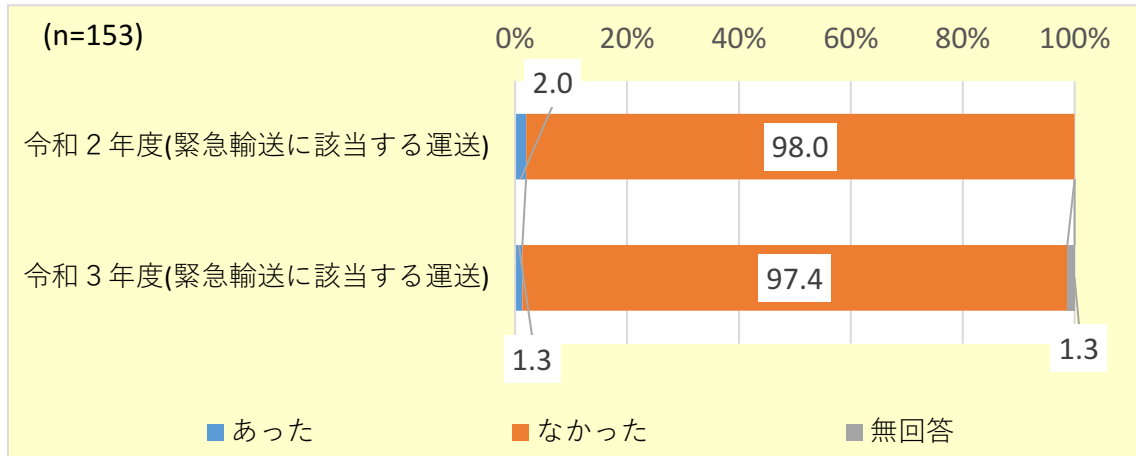
(適用除外業務の有無)

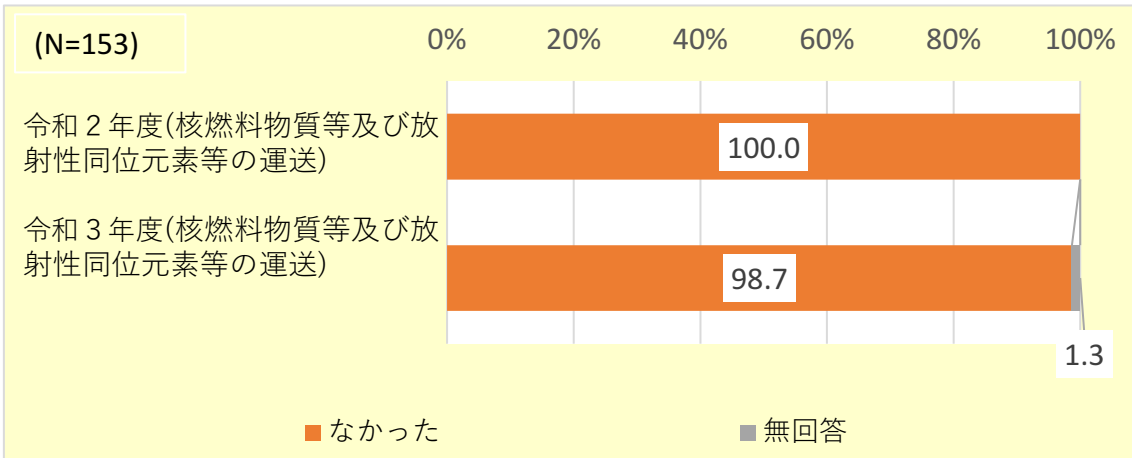
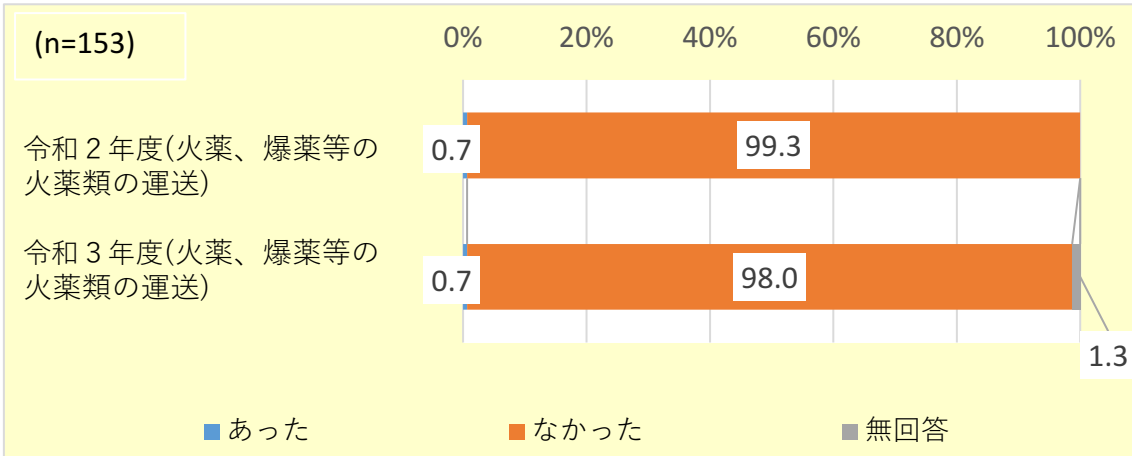
### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

令和2年度調査においては、改善基準告示に係る5種類の適用除外業務の有無を尋ねたところ、いずれにおいても「なかった」が多く、「緊急輸送に該当する運送」では98.0%、「アルキルアルミニウム、アルキルリチウム及びこれらの含有物のタンクローリーによる運送」が100.0%、「可燃ガス、酸素、毒性ガス等の高圧ガスのタンクローリーによる運送」が96.7%、「火薬、爆薬等の火薬類の運送」が99.3%、「核燃料物質等及び放射性同位元素等の運送」が100.0%であった。

令和3年度調査においては、改善基準告示に係る5種類の適用除外業務の有無を尋ねたところ、いずれにおいても「なかった」が多く、「緊急輸送に該当する運送」では97.4%、「アルキルアルミニウム、アルキルリチウム及びこれらの含有物のタンクローリーによる運送」が98.7%、「可燃ガス、酸素、毒性ガス等の高圧ガスのタンクローリーによる運送」が94.1%、「火薬、爆薬等の火薬類の運送」が98.0%、「核燃料物質等及び放射性同位元素等の運送」が98.7%であった。

図表 248 改善基準告示に係る適用除外業務の有無（追跡）







## 4. 改善基準告示を遵守することが難しい理由

ア) 事業者

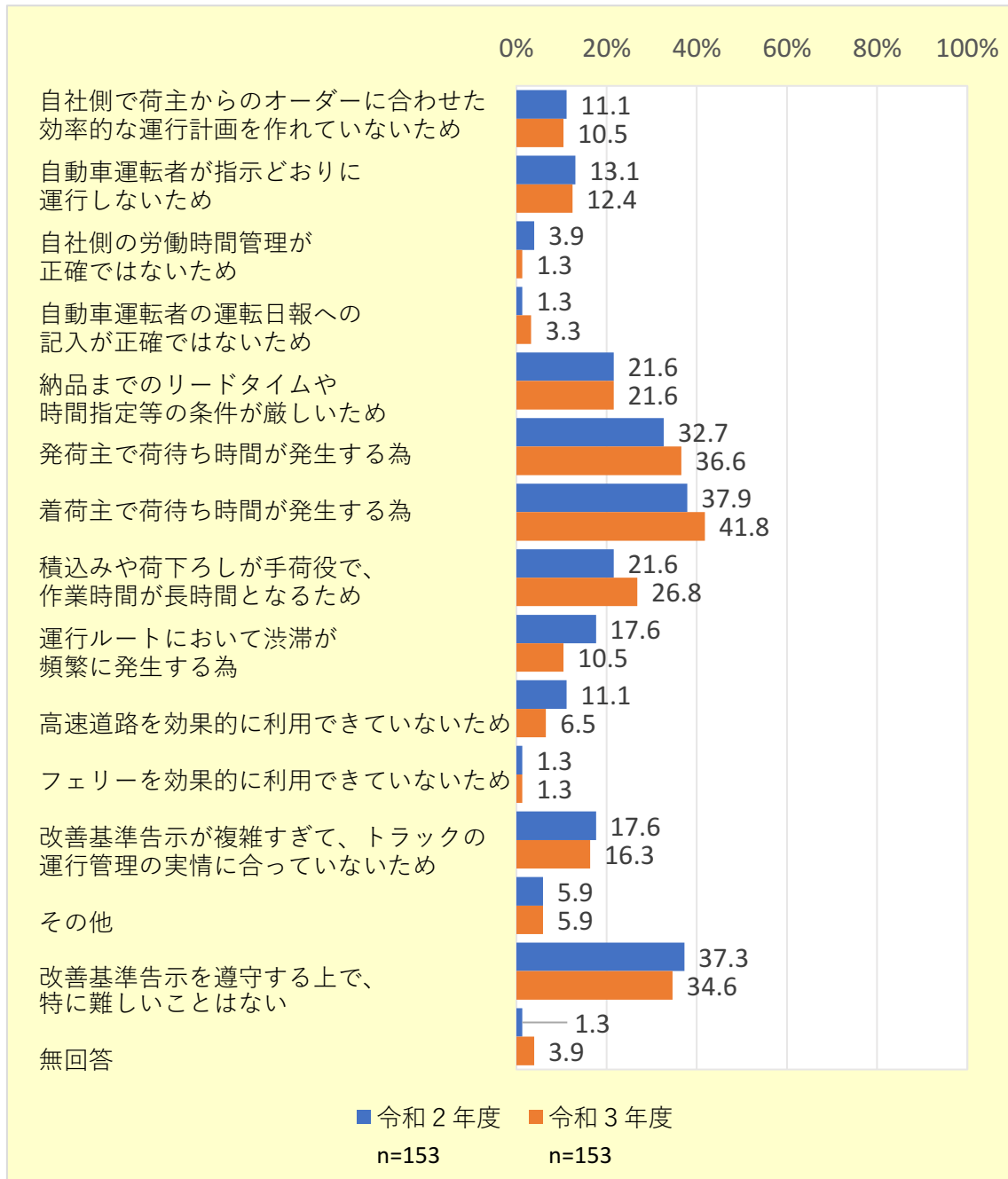
(改善基準告示を遵守することが難しい理由)

### 追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）

令和2年度調査においては、改善基準告示を遵守することが難しい理由を尋ねたところ、「着荷主で荷待ち時間が発生するため」が最も多く37.9%、次いで「改善基準告示を遵守する上で、特に難しいことはない」が37.3%、「発荷主で荷待ち時間が発生するため」が32.7%であった（複数回答）。

令和3年度調査においては、改善基準告示を遵守することが難しい理由を尋ねたところ、「着荷主で荷待ち時間が発生するため」が最も多く41.8%、次いで「発荷主で荷待ち時間が発生するため」が36.6%、「改善基準告示を遵守する上で、特に難しいことはない」が34.6%であった（複数回答）。

図表 249 改善基準告示を遵守することが難しい理由（追跡）



## 5. 需要があるにもかかわらず拘束時間の規制があるために働けないという経験

### ア) 自動車運転者

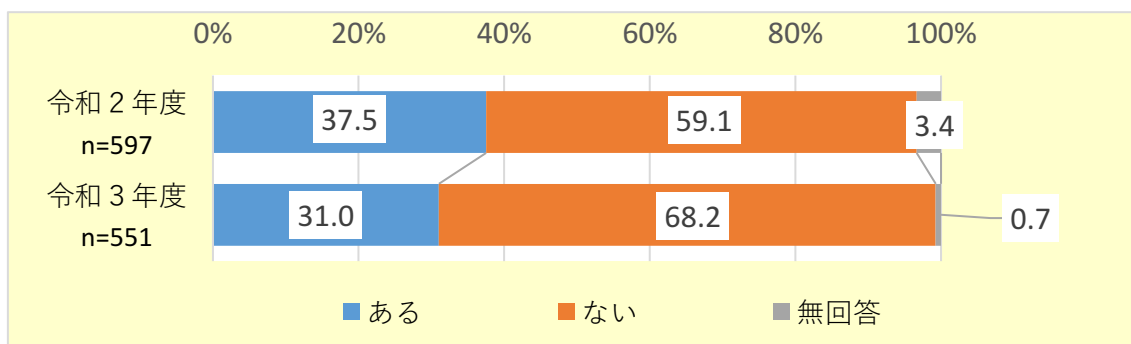
(需要があるにもかかわらず拘束時間の規制があるために働けないという経験の有無)

#### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

令和2年度調査においては、自動車運転者に対して、拘束時間の規制があるために働けないという経験の有無を尋ねたところ、「ない」が59.1%、次いで「ある」が37.5%であった。

令和3年度調査においては、自動車運転者に対して、拘束時間の規制があるために働けないという経験の有無を尋ねたところ、「ない」が68.2%、次いで「ある」が31.0%であった。

図表 250 拘束時間の規制があるために働けないという経験 (追跡)



## 6. 収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいと考えるか

### ア) 自動車運転者

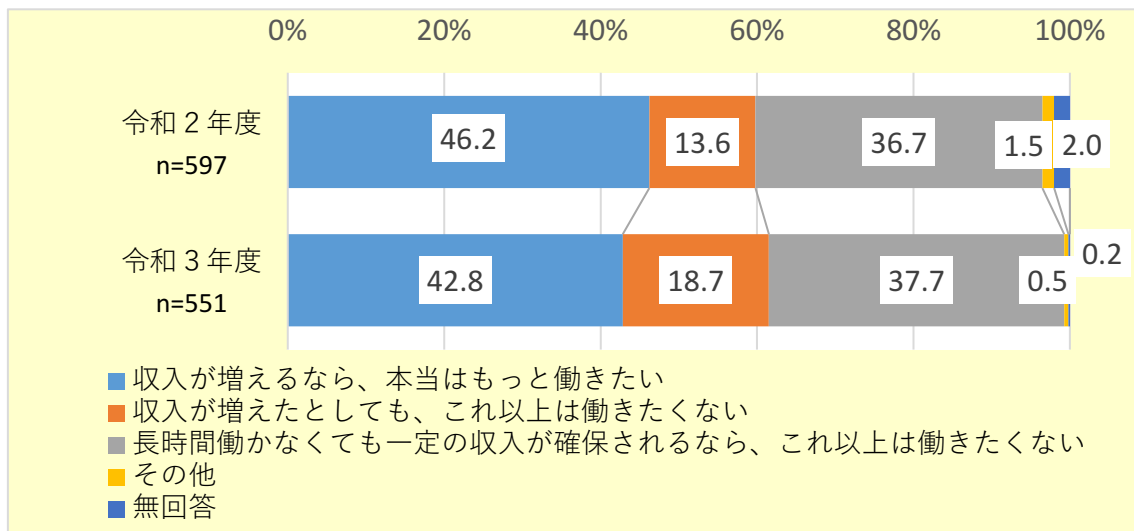
(収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいと考えるか)

#### 追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）

令和2年度調査においては、自動車運転者に対して、収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいと考えるかを尋ねたところ、「収入が増えるなら、本当はもっと働きたい」との回答が最も多く46.2%、次いで、「長時間働かなくても一定の収入が確保されるなら、これ以上は働きたくない」が36.7%、「収入が増えたとしても、これ以上は働きたくない」が13.6%であった。

令和3年度調査においては、自動車運転者に対して、収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいと考えるかを尋ねたところ、「収入が増えるなら、本当はもっと働きたい」との回答が最も多く42.8%、次いで、「長時間働かなくても一定の収入が確保されるなら、これ以上は働きたくない」が37.7%、「収入が増えたとしても、これ以上は働きたくない」が18.7%であった。

図表 251 収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいと考えるか（追跡）



## 7. 運転業務の疲労度に影響があると思う事項

ア) 自動車運転者

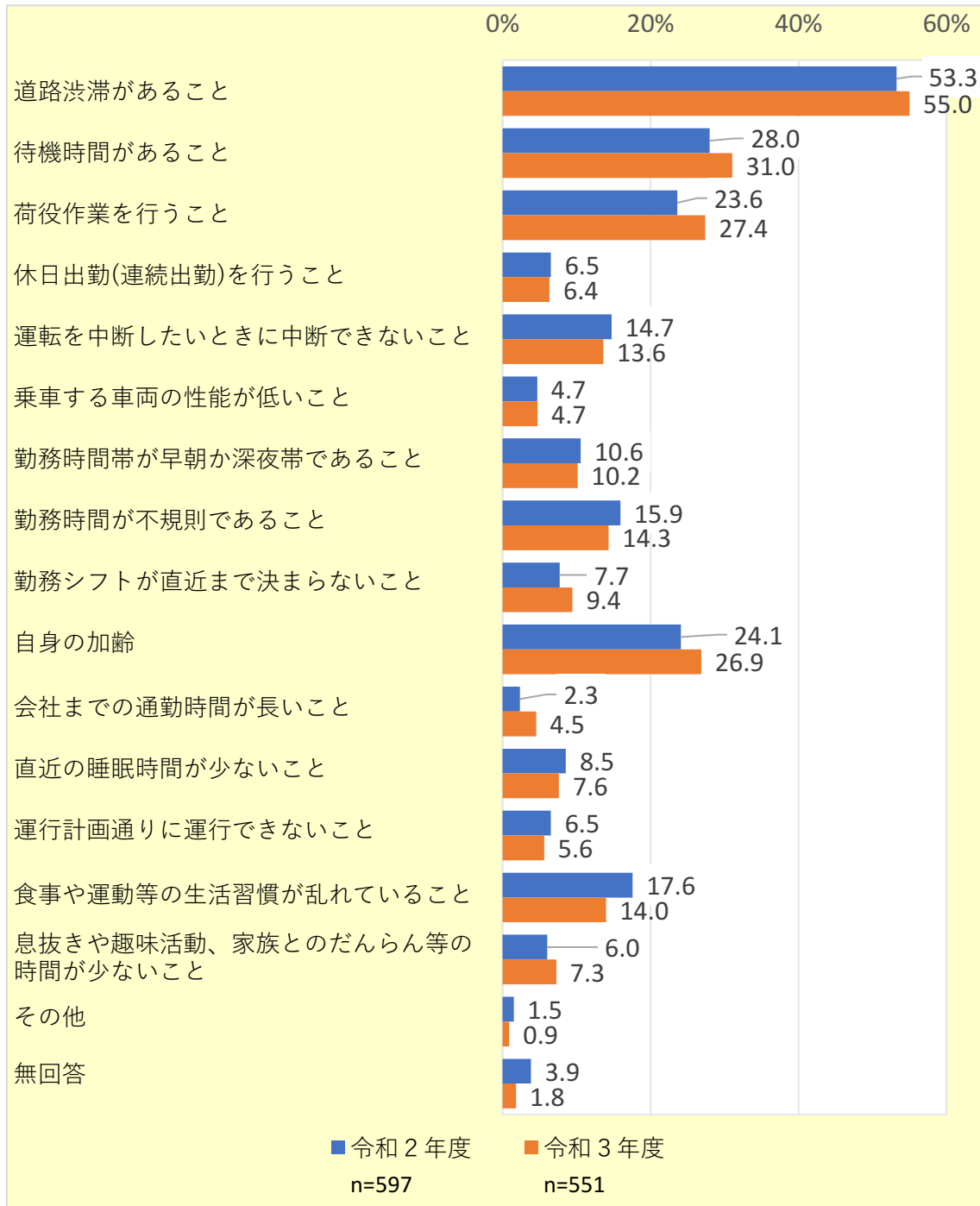
(運転業務の疲労度に影響があると思う事項)

### 追跡調査（令和2年度調査と令和3年度調査の比較）

令和2年度調査においては、自動車運転者に対して、運転業務の疲労度に影響があると思う事項を尋ねたところ、「道路渋滞があること」との回答が最も多く 53.3%、次いで「待機時間があること」が 28.0%、「自身の加齢」が 24.1%であった（複数回答（3つまで回答可））。

令和3年度調査においては、自動車運転者に対して、運転業務の疲労度に影響があると思う事項を尋ねたところ、「道路渋滞があること」との回答が最も多く 55.0%、次いで「待機時間があること」が 31.0%、「荷役作業を行うこと」が 27.4%であった（複数回答（3つまで回答可））。

図表 252 運転業務の疲労度に影響があると思う事項（追跡）



## 8. 自動車運転者の過労防止のために改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項

### ア) 事業者

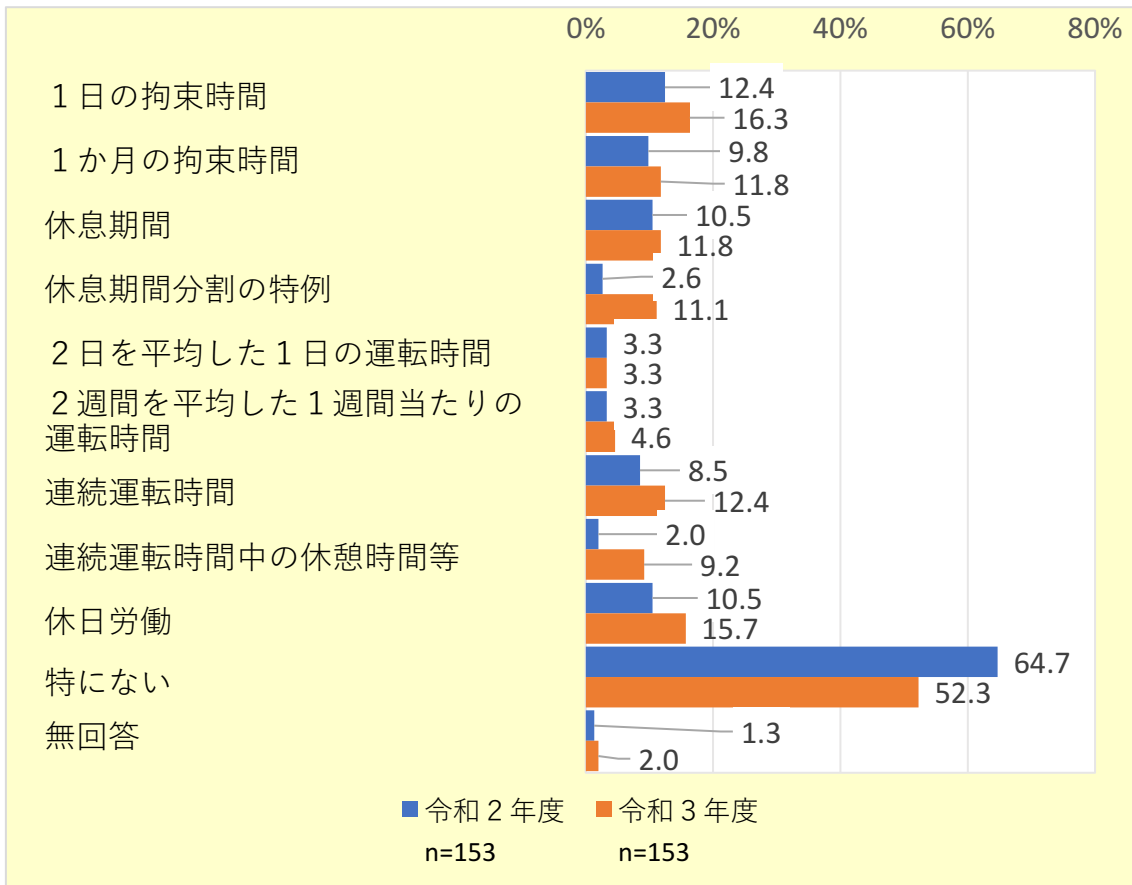
(規制を強めた方が良い事項)

#### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

令和2年度調査においては、改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項を尋ねたところ、「特にない」が最も多く64.7%、次いで「1日の拘束時間」が12.4%、「休息期間」及び「休日労働」が10.5%であった(複数回答(3つまで回答可))。

令和3年度調査においては、改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項を尋ねたところ、「特にない」が最も多く52.3%、次いで「1日の拘束時間」が16.3%、「休日労働」が15.7%であった(複数回答(3つまで回答可))。

図表 253 改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項 (追跡)



### イ) 自動車運転者

(規制を強めた方が良い事項)

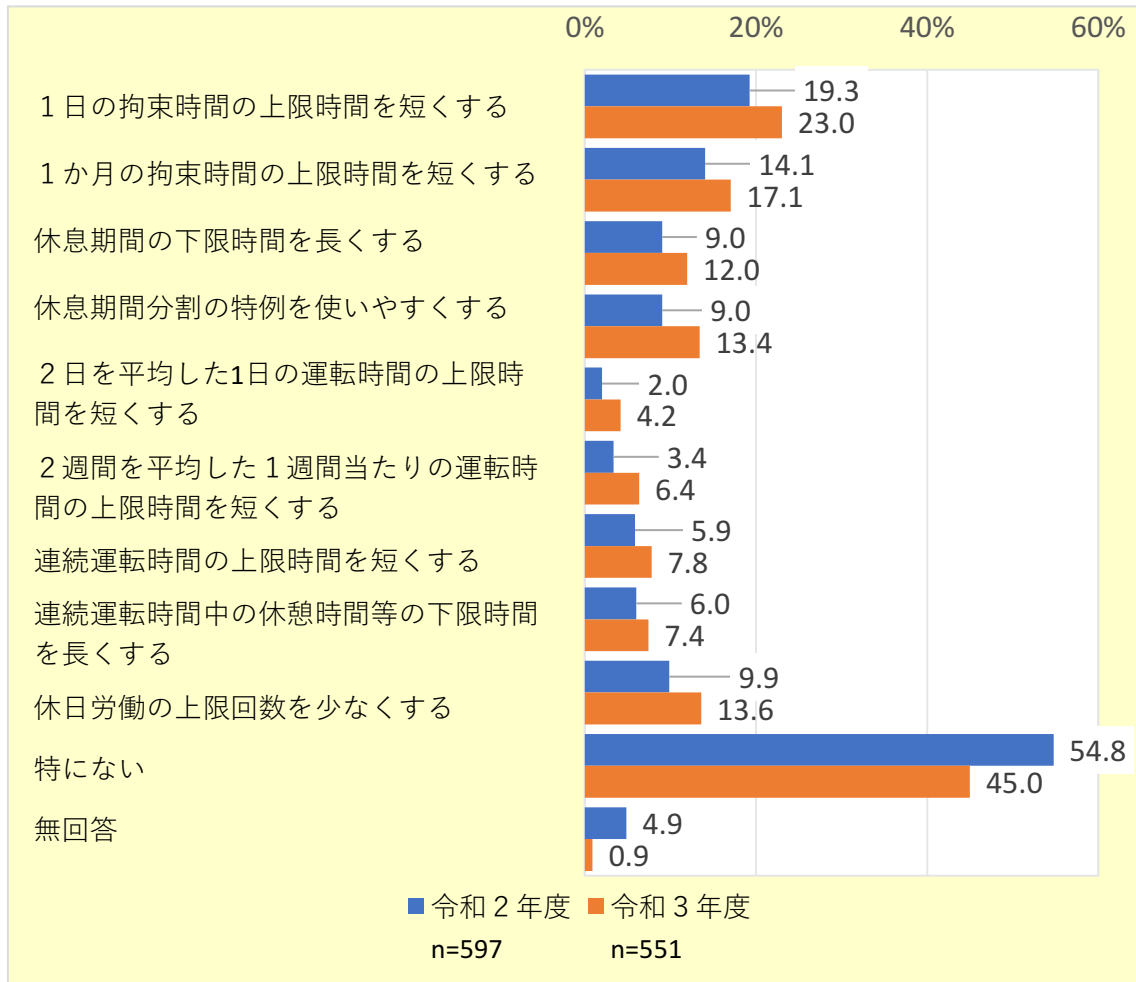
#### 追跡調査 (令和2年度調査と令和3年度調査の比較)

令和2年度調査においては、自動車運転者に対して、改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項を尋ねたところ、「特にない」が最も多く54.8%、次いで「1日の拘束時間の上限時間を短くする」が19.3%、「1か月の拘束時間の上限時間を短くする」が14.1%であ

った（複数回答（3つまで回答可））。

令和3年度調査においては、自動車運転者に対して、改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項を尋ねたところ、「特にない」が最も多く 45.0%、次いで「1日の拘束時間の上限時間を短くする」が 23.0%、「1か月の拘束時間の上限時間を短くする」が 17.1%であった（複数回答（3つまで回答可））。

図表 254 改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項（追跡）





## 第 4 章 資料編

(各調査票)

# トラック事業者調査票（新規調査）

## I. 貴営業所の概要について

問1 貴営業所について、次の（1）～（9）をご回答ください。

※ 問1はこの調査票を受け取った時点の状況をご回答ください（（2）を除く。）。

（1）営業所の所在地

（ ）都・道・府・県

（2）主たる事業内容\*（あてはまるもの一つに○をしてください。）

1. 一般貨物自動車運送業（特別積合せ貨物運送業を除く）
2. 特別積合せ貨物運送業
3. 特定貨物自動車運送業
4. その他（具体的に： ）

※ 主たる事業内容の選定基準は2021年3～9月の売上高が大きい事業としてください。

（3）最も取引額の多い発荷主の業種（あてはまるもの一つに○をしてください。）

- |                  |             |              |
|------------------|-------------|--------------|
| 1. 農産物の出荷団体      | 2. 水産物の出荷団体 | 3. 建設業       |
| 4. 卸売業           | 5. 小売業      | 6. 倉庫業       |
| 7. 特積み（宅配含む）     | 8. 元請の運送事業者 | 9. 製造業 紙・パルプ |
| 10. 製造業 電気・機械・精密 | 11. 製造業 自動車 | 12. 製造業 化学製品 |
| 13. 製造業 金属・金属製品  | 14. 製造業 建材  | 15. 製造業 飲料品  |
| 16. 製造業 食料品      | 17. 製造業 日用品 |              |
| 18. その他（具体的に： ）  |             |              |

（4）従業員数及び自動車運転者数\*

① 営業所全体の従業員数 

--	--	--	--

 人

② （上記①のうち）自動車運転者数 

--	--	--	--

 人

※ 「契約社員」、「パート・アルバイト」、「派遣社員」等の非正規雇用従業員を含めた従業員数をご記入ください。

（5）保有する車両の台数 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。

① 営業所全体の合計台数	<table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>					台
② （上記①のうち）小型トラック（最大積載量2t未満）	<table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>					台
③ （上記①のうち）中型トラック（最大積載量2t以上5t未満）	<table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>					台
④ （上記①のうち）大型トラック（最大積載量5t以上）	<table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>					台
⑤ （上記①のうち）トレーラー	<table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>					台

（6）保有車両台数全体に占める運行種別の車両投入割合\*1 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。

① 長距離運行*2	<table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td></tr></table> 割		}	*3
② 近・中距離運行	<table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td></tr></table> 割			
③ ルート配送	<table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td></tr></table> 割			

\*1 時期により割合が異なる場合は、本調査回答時点での概ねの割合をご記入ください。

\*2 長距離運行とは、貴営業所を出発し戻るまでが3営業日以上またはおおむね1,600Kmを超える走行距離の運行をいいます。

\*3 ①～③の数値は、割合を合計すると10割になるようご記入ください。

（7）労働組合の有無（あてはまるもの一つに○をしてください。）

1. 従業員の過半数で組織する労働組合（過半数組合）がある
2. 過半数組合ではないが組合がある
3. 労働組合はない

（8）時間外労働及び休日労働の限度を定める労働基準法第36条に基づく労使協定（36協定）を締結していますか（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 締結している
2. 締結していない

（9）1ヶ月の拘束時間について、改善基準告示では原則293時間を限度とする一方で、書面による労使協定を締結した場合、拘束時間を320時間まで延長することができます。当該告示内容を基に、拘束時間を延長していますか（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 拘束時間を延長している
2. 拘束時間を延長していない

**II. 自動車運転者の拘束時間等について**

問2 **調査対象営業所の自動車運転者全員**の拘束時間等について、2021年3月から9月の状況<sup>\*1、\*2</sup>をご回答ください。

- ※1 2021年の通常期及び繁忙期の考え方については『トラック運転者の労働時間等に係る実態調査』（事業者調査）ご協力をお願いもご覧ください。
- ※2 回答欄が空欄の場合はお電話にて照会させていただくことがあります。

調査対象となる2021年の通常期と繁忙期について							
・ 2021年3月から9月までにおいて平均的な業務量である月を「通常期」、最も業務量の多いと思われる日が含まれる月を「繁忙期」としてそれぞれの月 <sup>*</sup> の状況をご回答ください。 → 調査対象営業所における通常期と繁忙期をご記入ください（それぞれひと月のみご記入ください。）。							
	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <th colspan="2">該当する月</th> </tr> <tr> <td>貴営業所における2021年3月～9月の通常期</td> <td style="text-align: center;">□ 月</td> </tr> <tr> <td>貴営業所における2021年3月～9月の繁忙期</td> <td style="text-align: center;">□ 月</td> </tr> </table>	該当する月		貴営業所における2021年3月～9月の通常期	□ 月	貴営業所における2021年3月～9月の繁忙期	□ 月
該当する月							
貴営業所における2021年3月～9月の通常期	□ 月						
貴営業所における2021年3月～9月の繁忙期	□ 月						
※ 「通常期である月前月の、給与締め日の翌日から次の給与締め日まで」あるいは「その月の1日から月末まで」のいずれか計算しやすい方法でご回答ください。							

(1) 通常期と繁忙期の1日<sup>\*1</sup>の**始業時間から起算した24時間以内の拘束時間**（それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。）

始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月	2021年繁忙期にあたる月
① 13時間以下	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人) <sup>*2</sup>
② 13時間超～15時間以下	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)
③ 15時間超～16時間以下	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)
④ 16時間超	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)

- ※1 通常期については平均的な業務量である日、繁忙期については最も業務量が多いと思われる日についてご回答ください。なお、平均的な業務量である日・最も業務量が多いと思われる日を決定できない場合は、該当する月の「第一営業日」についてお答えいただいても結構です（以下の項目について同じ。）。
- ※2 内数として、長距離運行に従事する自動車運転者の人数を記入してください。ひとりの自動車運転者において従事する運行形態が混在している場合、繁忙期にあたる月の長距離運行の割合が他の運行と比較して多い自動車運転者は、長距離運行に従事する者として人数に計上してください（以下の項目について同じ。）。

(2) 通常期と繁忙期の**1ヶ月の拘束時間<sup>\*</sup>**（それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。）

1ヶ月の拘束時間<sup>\*</sup>別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月	2021年繁忙期にあたる月
① 275時間未満	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)
② 275時間以上～293時間以下	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)
③ 293時間超～320時間以下	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)
④ 320時間超	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)

※ 「1ヶ月の拘束時間」とは、始業から終業までの時間を1ヶ月分そのまま合計した拘束時間をいいます。

(3) 2020年10月～2021年9月の**1年間の拘束時間**（それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。）

1年間の拘束時間別の自動車運転者数

① 3,300時間未満	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)
② 3,300時間以上～3,516時間以下	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)
③ 3,516時間超～3,840時間以下	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)
④ 3,840時間超	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)

(4) 上記(1)で計算の対象とした日における**最も長い連続運転時間**(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

連続運転時間別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月			2021年繁忙期にあたる月		
	人	人	人	人	人	人
① 3時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
② 3時間超～4時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
③ 4時間超～5時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
④ 5時間超	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

(5) 上記(1)で計算の対象とした日から起算した**1運行の運転時間**(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

1運行の運転時間別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月			2021年繁忙期にあたる月		
	人	人	人	人	人	人
① 4時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
② 4時間超～8時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
③ 8時間超～9時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
④ 9時間超～10時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑤ 10時間超	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

(6) 上記(1)で計算の対象とした日から起算した**2週間を平均した1週間あたりの運転時間**(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

2週間を平均した1週間あたりの運転時間別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月			2021年繁忙期にあたる月		
	人	人	人	人	人	人
① 40時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
② 40時間超～42時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
③ 42時間超～44時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
④ 44時間超～46時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑤ 46時間超	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

(7) 上記(1)で計算の対象とした日の**時間外労働時間<sup>\*1, \*2</sup>**(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

1日の時間外労働時間<sup>\*1, \*2</sup>別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月			2021年繁忙期にあたる月		
	人	人	人	人	人	人
① 時間外労働なし	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
② 1時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
③ 1時間以上～2時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
④ 2時間以上～3時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑤ 3時間以上～4時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑥ 4時間以上～5時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑦ 5時間以上～6時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑧ 6時間以上	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

※1 「時間外労働時間」とは、法定外労働時間のことを意味します。  
 例) 通常、午前9時～午後6時(昼休憩1時間)勤務の者が午後8時まで勤務した場合、午前9時から午後6時までの(昼休憩1時間を除く)8時間が法定内労働時間、午後6時から午後8時までの2時間が法定外労働時間です。

※2 貴社の定める残業時間ではありませんのでご注意ください。

(8) 上記(2)で計算対象とした1ヶ月における時間外労働時間(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

1ヶ月の時間外労働時間数別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月		2021年繁忙期にあたる月	
	人	うち長距離	人	うち長距離
① 時間外労働なし	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
② 20時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
③ 20時間以上～40時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
④ 40時間以上～60時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑤ 60時間以上～70時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑥ 70時間以上～80時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑦ 80時間以上～90時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑧ 90時間以上～100時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑨ 100時間以上	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

(9) 上記(1)で計算の対象とした日の休憩時間(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

1日の休憩時間\*別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月		2021年繁忙期にあたる月	
	人	うち長距離	人	うち長距離
① 休憩なし	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
② 1時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
③ 1時間超	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

※ 「休憩時間」とは、法定の休憩時間のことを意味します。労働時間が6時間を超え、8時間以下の場合は少なくとも45分、8時間を超える場合は、少なくとも1時間の休憩を与えなければならない、と定められています。

(10) 上記(1)で計算の対象とした日から起算した1週間において1日の拘束時間\*が15時間を超えた回数(それぞれの回数に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

15時間を超えた1週間あたりの回数別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月		2021年繁忙期にあたる月	
	人	うち長距離	人	うち長距離
① 0回	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
② 1回	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
③ 2回	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
④ 3回以上	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

※ ここで記載する「1日の拘束時間」は、各勤務の拘束時間(始業時間から終業時間)ではなく、始業時間から起算した24時間以内の拘束時間としてください。

(11) 法定休日\*を定めていますか(あてはまるもの一つに○をしてください。)

1. 定めている
2. 定めていない

※ 「法定休日」とは、労働基準法により義務付けられている休日で、少なくとも1週間に1回あるいは4週間を通じて4日以上付与することが定められています。

(11)で「1. 定めている」と回答した方にお尋ねします。

(11) - 1 上記(2)で計算対象とした1ヶ月における法定休日労働\*の回数(それぞれの回数に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

法定休日労働\*回数別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月		2021年繁忙期にあたる月	
	人	うち長距離	人	うち長距離
① 0回	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
② 1回	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
③ 2回	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
④ 3回	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑤ 4回以上	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

※ 「法定休日労働」とは、法定休日に行う労働をいいます。

III. 改善基準告示の特例等の利用状況について

(11) で「1. 定めている」と回答した方にお尋ねします

(11) - 2 上記(2)で計算対象とした1ヶ月における法定休日労働の時間数(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

法定休日労働時間数別の自動車運転者数									
2021年通常期にあたる月	2021年繁忙期にあたる月								
① 法定休日労働なし	<table border="1"> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> 人 (うち長距離 <table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> 人)								
② 1時間以下	<table border="1"> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> 人 (うち長距離 <table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> 人)								
③ 1時間超～8時間以下	<table border="1"> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> 人 (うち長距離 <table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> 人)								
④ 8時間超～13時間以下	<table border="1"> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> 人 (うち長距離 <table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> 人)								
⑤ 13時間超～26時間以下	<table border="1"> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> 人 (うち長距離 <table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> 人)								
⑥ 26時間超～39時間以下	<table border="1"> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> 人 (うち長距離 <table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> 人)								
⑦ 39時間超～52時間以下	<table border="1"> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> 人 (うち長距離 <table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> 人)								
⑧ 52時間超	<table border="1"> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> 人 (うち長距離 <table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> 人)								

(12) 上記(2)で計算対象とした繁忙期にあたる月と、新型コロナウイルス感染症流行直前の繁忙期にあたる月を比較して、自動車運転者の拘束時間に生じた変化の程度をご回答ください(あてはまるもの一つに○をしてください。)

1. とても長くなった と思う
2. やや長くなった と思う
3. 変わらない
4. やや短くなった と思う
5. とても短くなった と思う

(12) で「1. とても長くなったと思う」、「2. やや長くなったと思う」、「4. やや短くなったと思う」、「5. とても短くなったと思う」と回答した方にお尋ねします。

(12) - 1 上記(12)で回答した変化の程度について、新型コロナウイルス感染症感染拡大による影響であると感ずる程度をご回答ください(あてはまるもの一つに○をしてください。)

1. とても影響があると思う
2. やや影響があると思う
3. どちらともいえない
4. あまり影響はないと思う
5. 全く影響はないと思う

問3 次の(1)～(4)に示す改善基準告示の特例<sup>※1</sup>について、2021年3～9月における貴営業所での利用状況をご回答ください(それぞれ、あてはまるもの一つに○をしてください。)

特例	あった	なかった
(1) 休息期間分割の特例 <sup>※2</sup> が適用される運行	1	2
(2) 2人乗務の特例 <sup>※3</sup> が適用される運行	1	2
(3) 隔日勤務の特例 <sup>※4</sup> が適用される運行	1	2
(4) フェリー乗船の特例 <sup>※5</sup> が適用される運行	1	2

- ※1 「特例」とは、業務の必要上やむを得ない場合等に適用できる規定をいいます。
- ※2 業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。
- ※3 運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合には、1日の最大拘束時間を20時間まで延長でき、また、休息期間を4時間まで短縮できます。
- ※4 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下に隔日勤務に就かせることができます。
  - ① 2暦日における拘束時間は、21時間を超えないこと。
  - ② 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。
- ※5 運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合には、フェリー乗船時間については、原則として休息期間として取り扱います。

問4 次の(1)～(5)に示す改善基準告示に係る適用除外業務<sup>※</sup>の有無について、2021年3～9月における貴営業所での状況をご回答ください(それぞれ、あてはまるもの一つに○をしてください。)

適用除外業務 <sup>※</sup>	あった	なかった
(1) 緊急輸送に該当する運送	1	2
(2) アルキルアルミニウム、アルキルリチウム及びこれらの含有物のタンクローリーによる運送	1	2
(3) 可燃ガス、酸素、毒性ガス等の高圧ガスのタンクローリーによる運送	1	2
(4) 火薬、爆薬等の火薬類の運送	1	2
(5) 核燃料物質等及び放射性同位元素等の運送	1	2

※ 適用除外業務とは、緊急輸送や危険物輸送等の改善基準告示の適用除外となる業務をいいます。

#### IV. 改善基準告示の内容について

##### ■改善基準告示の主な内容

- (1) 1日の拘束時間は13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とする。  
(ただし、15時間を超える回数は1週間につき2回まで)
- (2) 1ヶ月の拘束時間は原則として293時間を限度とする。  
(労使協定を締結した場合に、1年のうち6ヶ月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において320時間まで延長することができる。)
- (3) 1日の休息期間は継続8時間以上とする。
- (4) 休息期間は分割して取得することができる。  
(1日において1回あたり継続4時間以上、合計10時間以上)
- (5) 2日を平均した1日の運転時間は9時間を限度とする。
- (6) 2週間を平均した1週間あたりの運転時間は44時間を限度とする。
- (7) 連続運転時間は4時間を限度とする。
- (8) 連続運転時間中の休憩時間は、運転開始後4時間以内又は4時間経過後に運転を中断して30分以上確保する(ただし、休憩時間は1回10分以上としたうえで分割することも可能。)
- (9) 休日労働は2週間に1回を限度とする。

問5 現行の改善基準告示について、問題があると感じる項目をご回答ください(あてはまるもの全てに○をしてください)。

1. 1日の拘束時間
2. 1ヶ月の拘束時間
3. 休息期間
4. 休息期間分割の特例
5. 2日を平均した1日の運転時間
6. 2週間を平均した1週間あたりの運転時間
7. 連続運転時間
8. 連続運転時間中の休憩時間等
9. 休日労働
10. 特にない

ここからの質問(問5-1~問5-9)は、問5で選んだ選択肢によってご回答いただきたい質問が異なります。以下の表に従って、該当する質問にご回答ください。

	ご回答いただく 質問	チェック欄 (回答対象に☑を ご記入ください)
問5で「1. 1日の拘束時間」を選択した方	問5-1	<input type="checkbox"/>
「2. 1ヶ月の拘束時間」を選択した方	問5-2	<input type="checkbox"/>
「3. 休息期間」を選択した方	問5-3	<input type="checkbox"/>
「4. 休息期間分割の特例」を選択した方	問5-4	<input type="checkbox"/>
「5. 2日を平均した1日の運転時間」を選択した方	問5-5	<input type="checkbox"/>
「6. 2週間を平均した1週間あたりの運転時間」を選択した方	問5-6	<input type="checkbox"/>
「7. 連続運転時間」を選択した方	問5-7	<input type="checkbox"/>
「8. 連続運転時間中の休憩時間等」を選択した方	問5-8	<input type="checkbox"/>
「9. 休日労働」を選択した方	問5-9	<input type="checkbox"/>

(問5で「10. 特にない」を選択した方は、問6にお進みください。)

問5で「1. 1日の拘束時間」と回答した方にお尋ねします。

問5-1 「1日の拘束時間」について、どのような点に問題があると感じますか(あてはまるもの全てに○をしてください)。

1. 「13時間以内」が基本とされていること  
(適切と思う時間:  時間  分)
2. 延長する場合「16時間」が限度であること  
(適切と思う時間:  時間  分)
3. 延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであること  
(適切と思う回数:  回)
4. その他 ( )

上記のように考える理由を自由にご記入ください

問5で「2. 1ヶ月の拘束時間」と回答した方にお尋ねします

問5-2 「1ヶ月の拘束時間」について、どのような点に問題があると感じますか。(あてはまるもの全てに○をしてください。)

1. 原則として「293時間」が限度であること (適切と思う時間: 時間)
2. 延長する場合「320時間」までであること (適切と思う時間: 時間)
3. 延長する場合でも、1年のうち延長可能な月数は「6ヶ月」までであること (適切と思う月数: ヶ月)
4. その他 ( )

上記のように考える理由を自由にご記入ください

問5で「3. 休息期間」と回答した方にお尋ねします

問5-3 「休息期間」について、どのような点に問題があると感じますか(あてはまるもの全てに○をしてください。)

1. 継続「8時間」以上であること (適切と思う時間: 時間 分)
2. その他 ( )

上記のように考える理由を自由にご記入ください

問5で「4. 休息期間分割の特例」と回答した方にお尋ねします。

問5-4 「休息期間分割の特例」について、どのような点に問題があると感じますか(あてはまるもの全てに○をしてください。)

1. 休息期間を分割する場合は1日において1回あたり継続「4時間」以上であること (適切と思う時間: 時間 分)
2. 休息期間を分割する場合は1日において合計「10時間」以上であること (適切と思う時間: 時間 分)
3. その他 ( )

上記のように考える理由を自由にご記入ください。

問5で「5. 2日を平均した1日の運転時間」と回答した方にお尋ねします。

問5-5 「2日を平均した1日の運転時間」について、どのような点に問題があると感じますか(あてはまるもの全てに○をしてください。)

1. 「9時間」が限度であること (適切と思う時間: 時間 分)
2. その他 ( )

上記のように考える理由を自由にご記入ください。



問5で「6. 2週間を平均した1週間あたりの運転時間」と回答した方にお尋ねします。

問5-6 「2週間を平均した1週間あたりの運転時間」について、どのような点に問題があると感じますか（あてはまるもの全てに○をしてください）。

1. 「44時間」が限度であること（適切と思う時間：  時間  分）
2. その他（  ）

上記のように考える理由を自由にご記入ください。

問5で「7. 連続運転時間」と回答した方にお尋ねします。

問5-7 「連続運転時間」について、どのような点に問題があると感じますか（あてはまるもの全てに○をしてください）。

1. 「4時間」が限度であること（適切と思う時間：  時間  分）
2. その他（  ）

上記のように考える理由を自由にご記入ください。

問5で「8. 連続運転時間中の休憩時間等」と回答した方にお尋ねします。

問5-8 「連続運転時間中の休憩時間等」について、どのような点に問題があると感じますか（あてはまるもの全てに○をしてください）。

1. 「30分」以上を確保すること（適切と思う時間：  分）
2. 休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすること（適切と思う時間：  分）
3. その他（  ）

上記のように考える理由を自由にご記入ください。

問5で「9. 休日労働」と回答した方にお尋ねします。

問5-9 「休日労働」について、どのような点に問題があると感じますか（あてはまるもの全てに○をしてください）。

1. 休日労働は「2週間に1回」が限度であること（適切と思う頻度：  週間に  回）
2. その他（  ）

上記のように考える理由を自由にご記入ください。

## V. 改善基準告示を遵守する上での課題

問6 改善基準告示を遵守することが難しい理由をお教えてください（あてはまるもの全てに○をしてください。）。

1. 自社側で荷主からのオーダーに合わせた効率的な運行計画を作れていないため
2. 自動車運転者が指示通りに運行しないため
3. 自社側の労働時間管理が正確ではないため
4. 自動車運転者の運転日報への記入が正確ではないため
5. 納品までのリードタイムや時間指定等の条件が厳しいため
6. 発荷主で荷待ち時間が発生するため
7. 着荷主で荷待ち時間が発生するため
8. 積み込みや荷卸しが手荷役で、作業時間が長時間となるため
9. 運行ルートにおいて渋滞が頻繁に発生するため
10. 高速道路を効果的に利用できていないため
11. フェリーを効果的に利用できていないため
12. 改善基準告示が複雑すぎて、トラックの運行管理の実情に合っていないため
13. その他
14. 改善基準告示を遵守する上で、特に難しいことはない

（具体的に1～13の内容についてご記入ください。）

問7 改善基準告示について、荷主から理解を得るために行っている取組や工夫はありますか。取組の結果として、どのような変化（成果）があったかについてもご記入ください。

問8 自動車運転者の過労防止のため、事業者として改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える項目はありますか（あてはまるもの三つまでに○をしてください）。

1. 1日の拘束時間
2. 1ヶ月の拘束時間
3. 休息期間
4. 休息期間分割の特例
5. 2日を平均した1日の運転時間
6. 2週間を平均した1週間あたりの運転時間
7. 連続運転時間
8. 連続運転時間中の休憩時間等
9. 休日労働
10. 特がない

問9 現在の改善基準告示の内容や改善基準告示の改定についてご意見があれば自由にご記入ください。

## VI. 照会先（回答者）について

※ 内容の正確を期すために連絡することがございますので必ずご記入ください。

ご氏名		電話番号	
事業所名・ 部署名		メールアドレス	

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

# トラック事業者調査票（追跡調査）

※ この調査は令和2年度に実施した「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査」の追跡調査です。調査結果を比較させていただくため、令和2年度の調査に回答いただいたトラック事業者を対象に調査を実施しております。

## 1. 貴営業所の概要について

問1 貴営業所について、次の(1)～(9)をご回答ください。

※ 問1はこの調査票を受け取った時点の状況をご回答ください((2)を除く。)

(1) 営業所の所在地

( ) 都・道・府・県

(2) 主たる事業内容\* (あてはまるもの一つに○をしてください。)

1. 一般貨物自動車運送業 (特別積合せ貨物運送業を除く)
2. 特別積合せ貨物運送業
3. 特定貨物自動車運送業
4. その他 (具体的に: )

※ 主たる事業内容の選定基準は2021年3～9月の売上高が大きい事業としてください。

(3) 最も取引額の多い発荷主の業種 (あてはまるもの一つに○をしてください。)

- |                  |             |              |
|------------------|-------------|--------------|
| 1. 農産物の出荷団体      | 2. 水産物の出荷団体 | 3. 建設業       |
| 4. 卸売業           | 5. 小売業      | 6. 倉庫業       |
| 7. 特積み (宅配含む)    | 8. 元請の運送事業者 | 9. 製造業 紙・パルプ |
| 10. 製造業 電気・機械・精密 | 11. 製造業 自動車 | 12. 製造業 化学製品 |
| 13. 製造業 金属・金属製品  | 14. 製造業 建材  | 15. 製造業 飲料品  |
| 16. 製造業 食料品      | 17. 製造業 日用品 |              |
| 18. その他 (具体的に: ) |             |              |

(4) 従業員数及び自動車運転者数\*

- ① 営業所全体の従業員数     人
- ② (上記①のうち) 自動車運転者数     人

※ 「契約社員」、「パート・アルバイト」、「派遣社員」等の非正規雇用従業員を含めた従業員数をご記入ください。

(5) 保有する車両の台数 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。

- |                                       |                                                                                     |   |
|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---|
| ① 営業所全体の合計台数                          | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> | 台 |
| ② (上記①のうち) 小型トラック (最大積載量 2t 未満)       | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> | 台 |
| ③ (上記①のうち) 中型トラック (最大積載量 2t 以上 5t 未満) | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> | 台 |
| ④ (上記①のうち) 大型トラック (最大積載量 5t 以上)       | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> | 台 |
| ⑤ (上記①のうち) トレーラー                      | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> | 台 |

(6) 保有車両台数全体に占める運行種別の車両投入割合\*1 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。

- |           |                        |      |
|-----------|------------------------|------|
| ① 長距離運行*2 | <input type="text"/> 割 | } *3 |
| ② 近・中距離運行 | <input type="text"/> 割 |      |
| ③ ルート配送   | <input type="text"/> 割 |      |

※1 時期により割合が異なる場合は、本調査回答時点での概ねの割合をご記入ください。

※2 長距離運行とは、貴営業所を出発し戻すまでが3営業日以上またはおおむね1,600Kmを超える走行距離の運行をいいます。

※3 ①～③の数値は、割合を合計すると10割になるようご記入ください。

(7) 労働組合の有無 (あてはまるもの一つに○をしてください。)

1. 従業員の過半数で組織する労働組合 (過半数組合) がある
2. 過半数組合ではないが組合がある
3. 労働組合はない

(8) 時間外労働及び休日労働の限度を定める労働基準法第36条に基づく労使協定 (36協定) を締結していますか (あてはまるもの一つに○をしてください。)

1. 締結している
2. 締結していない

(9) 1ヶ月の拘束時間について、改善基準告示では原則293時間を限度とする一方で、書面による労使協定を締結した場合、拘束時間を320時間まで延長することができます。当該告示内容を基に、拘束時間を延長していますか (あてはまるもの一つに○をしてください。)

1. 拘束時間を延長している
2. 拘束時間を延長していない

**II. 自動車運転者の拘束時間等について**

問2 調査対象営業所の自動車運転者全員の拘束時間等について、2021年3月から9月の状況<sup>\*1、\*2</sup>をご回答ください。

- \*1 2021年の通常期及び繁忙期の考え方については「『トラック運転者の労働時間等に係る実態調査』(事業者調査(追跡調査))ご協力のお願い」もご覧ください。
- \*2 回答欄が空欄の場合はお電話にて照会させていただくことがあります。

調査対象となる2021年の通常期と繁忙期について

2021年3月から9月までにおいて平均的な業務量である月を「通常期」、最も業務量の多いと思われる日が含まれる月を「繁忙期」としてそれぞれの月<sup>\*</sup>の状況をご回答ください。

→ 調査対象営業所における通常期と繁忙期をご記入ください(それぞれひと月のみご記入ください。)

	該当する月
貴営業所における2021年3月～9月の通常期	□ 月
貴営業所における2021年3月～9月の繁忙期	□ 月

\* 「通常期である月前月の、給与締め日の翌日から次の給与締め日まで」あるいは「その月の1日から月末まで」のいずれか計算しやすい方法でご回答ください。

(1) 通常期と繁忙期の1日<sup>\*1</sup>の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月	2021年繁忙期にあたる月
① 13時間以下	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人) <sup>*2</sup>
② 13時間超～15時間以下	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)
③ 15時間超～16時間以下	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)
④ 16時間超	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)

- \*1 通常期については平均的な業務量である日、繁忙期については最も業務量が多いと思われる日についてご回答ください。なお、平均的な業務量である日・最も業務量が多いと思われる日を決定できない場合は、該当する月の「第一営業日」についてお答えいただいても結構です(以下の項目について同じ。)
- \*2 内数として、長距離運行に従事する自動車運転者の人数を記入してください。ひとりの自動車運転者において従事する運行形態が混在している場合、繁忙期にあたる月の長距離運行の割合が他の運行と比較して多い自動車運転者は、長距離運行に従事する者として人数に計上してください(以下の項目について同じ。)

(2) 通常期と繁忙期の1ヶ月の拘束時間<sup>\*</sup>(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

1ヶ月の拘束時間<sup>\*</sup>別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月	2021年繁忙期にあたる月
① 275時間未満	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)
② 275時間以上～293時間以下	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)
③ 293時間超～320時間以下	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)
④ 320時間超	□ □ □ 人	□ □ □ 人 (うち長距離 □ □ □ 人)

\* 「1ヶ月の拘束時間」とは、始業から終業までの時間を1ヶ月分そのまま合計した拘束時間をいいます。

(3) 2020年10月～2021年9月の1年間の拘束時間(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

1年間の拘束時間別の自動車運転者数

① 3,300時間未満	□ □ □ 人	(うち長距離 □ □ □ 人)
② 3,300時間以上～3,516時間以下	□ □ □ 人	(うち長距離 □ □ □ 人)
③ 3,516時間超～3,840時間以下	□ □ □ 人	(うち長距離 □ □ □ 人)
④ 3,840時間超	□ □ □ 人	(うち長距離 □ □ □ 人)

(4) 上記(1)で計算の対象とした日における**最も長い連続運転時間**(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

連続運転時間別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月			2021年繁忙期にあたる月		
	人	人	人	人	人	人
① 3時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
② 3時間超～4時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
③ 4時間超～5時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
④ 5時間超	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

(5) 上記(1)で計算の対象とした日から起算した**1運行の運転時間**(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

1運行の運転時間別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月			2021年繁忙期にあたる月		
	人	人	人	人	人	人
① 4時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
② 4時間超～8時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
③ 8時間超～9時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
④ 9時間超～10時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑤ 10時間超	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

(6) 上記(1)で計算の対象とした日から起算した**2週間を平均した1週間あたりの運転時間**(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

2週間を平均した1週間あたりの運転時間別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月			2021年繁忙期にあたる月		
	人	人	人	人	人	人
① 40時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
② 40時間超～42時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
③ 42時間超～44時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
④ 44時間超～46時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑤ 46時間超	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

(7) 上記(1)で計算の対象とした日の**時間外労働時間<sup>\*1, \*2</sup>**(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

1日の時間外労働時間<sup>\*1, \*2</sup>別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月			2021年繁忙期にあたる月		
	人	人	人	人	人	人
① 時間外労働なし	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
② 1時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
③ 1時間以上～2時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
④ 2時間以上～3時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑤ 3時間以上～4時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑥ 4時間以上～5時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑦ 5時間以上～6時間未満	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
⑧ 6時間以上	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

※1 「時間外労働時間」とは、法定外労働時間のことを意味します。  
 例) 通常、午前9時～午後6時(昼休憩1時間)勤務の者が午後8時まで勤務した場合、午前9時から午後6時までの(昼休憩1時間を除く)8時間が法定内労働時間、午後6時から午後8時までの2時間が法定外労働時間です。

※2 貴社の定める残業時間ではありませんのでご注意ください。

(8) 上記(2)で計算対象とした1ヶ月における時間外労働時間(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

1ヶ月の時間外労働時間数別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月		2021年繁忙期にあたる月	
① 時間外労働なし	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
② 20時間未満	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
③ 20時間以上～40時間未満	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
④ 40時間以上～60時間未満	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
⑤ 60時間以上～70時間未満	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
⑥ 70時間以上～80時間未満	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
⑦ 80時間以上～90時間未満	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
⑧ 90時間以上～100時間未満	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
⑨ 100時間以上	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)

(9) 上記(1)で計算の対象とした日の休憩時間(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

1日の休憩時間\*別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月		2021年繁忙期にあたる月	
① 休憩なし	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
② 1時間以下	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
③ 1時間超	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)

※ 「休憩時間」とは、法定の休憩時間のことを意味します。労働時間が6時間を超え、8時間以下の場合は少なくとも45分、8時間を超える場合は、少なくとも1時間の休憩を与えなければならない、と定められています。

(10) 上記(1)で計算の対象とした日から起算した1週間において1日の拘束時間\*が15時間を超えた回数(それぞれの回数に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

15時間を超えた1週間あたりの回数別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月		2021年繁忙期にあたる月	
① 0回	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
② 1回	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
③ 2回	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
④ 3回以上	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)

※ ここで記載する「1日の拘束時間」は、各勤務の拘束時間(始業時間から終業時間)ではなく、始業時間から起算した24時間以内の拘束時間としてください。

(11) 法定休日\*を定めていますか(あてはまるもの一つに○をしてください。)

1. 定めている
2. 定めていない

※ 「法定休日」とは、労働基準法により義務付けられている休日で、少なくとも1週間に1回あるいは4週間を通じて4日以上付与することが定められています。

(11)で「1. 定めている」と回答した方にお尋ねします。

(11) - 1 上記(2)で計算対象とした1ヶ月における法定休日労働\*の回数(それぞれの回数に該当するおおよその人数をご記入ください。 ※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

法定休日労働\*回数別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月		2021年繁忙期にあたる月	
① 0回	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
② 1回	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
③ 2回	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
④ 3回	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
⑤ 4回以上	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)

※ 「法定休日労働」とは、法定休日に行う労働をいいます。

III. 改善基準告示の特例等の利用状況について

(11) で「1. 定めている」と回答した方にお尋ねします。

(11) - 2 上記(2)で計算対象とした1ヶ月における法定休日労働の時間数(それぞれの時間に該当するおおよその人数をご記入ください。※該当なしの場合は枠内に「0」をご記入ください。)

法定休日労働時間数別の自動車運転者数

	2021年通常期にあたる月			2021年繁忙期にあたる月		
① 法定休日労働なし	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
② 1時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
③ 1時間超～8時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
④ 8時間超～13時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
⑤ 13時間超～26時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
⑥ 26時間超～39時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
⑦ 39時間超～52時間以下	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)
⑧ 52時間超	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人 (うち長距離 <input type="text"/> 人)

(12) 上記(2)で計算対象とした繁忙期にあたる月と、新型コロナウイルス感染症流行前の繁忙期にあたる月を比較して、自動車運転者の拘束時間に生じた変化の程度をご回答ください(あてはまるもの一つに○をしてください。)

1. とても長くなつたと思う
2. やや長くなつたと思う
3. 変わらない
4. やや短くなつたと思う
5. とても短くなつたと思う

(12) で「1. とても長くなつたと思う」、「2. やや長くなつたと思う」、「4. やや短くなつたと思う」、「5. とても短くなつたと思う」と回答した方にお尋ねします。

(12) - 1 上記(12)で回答した変化の程度について、新型コロナウイルス感染症感染拡大による影響であると感ずる程度をご回答ください(あてはまるもの一つに○をしてください。)

1. とても影響があると思う
2. やや影響があると思う
3. どちらともいえない
4. あまり影響はないと思う
5. 全く影響はないと思う

問3 次の(1)～(4)に示す改善基準告示の特例<sup>※1</sup>について、2021年3～9月における貴営業所での利用状況をご回答ください(それぞれ、あてはまるもの一つに○をしてください。)

特例	あった	なかった
(1) 休息期間分割の特例 <sup>※2</sup> が適用される運行	1	2
(2) 2人乗務の特例 <sup>※3</sup> が適用される運行	1	2
(3) 隔日勤務の特例 <sup>※4</sup> が適用される運行	1	2
(4) フェリー乗船の特例 <sup>※5</sup> が適用される運行	1	2

- ※1 「特例」とは、業務の必要上やむを得ない場合等に適用できる規定をいいます。
- ※2 業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。
- ※3 運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合には、1日の最大拘束時間を20時間まで延長でき、また、休息期間を4時間まで短縮できます。
- ※4 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下に隔日勤務に就かせることができます。
  - ① 2暦日における拘束時間は、21時間を超えないこと。
  - ② 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。
- ※5 運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合には、フェリー乗船時間については、原則として休息期間として取り扱います。

問4 次の(1)～(5)に示す改善基準告示に係る適用除外業務<sup>※</sup>の有無について、2021年3～9月における貴営業所での状況をご回答ください(それぞれ、あてはまるもの一つに○をしてください。)

適用除外業務 <sup>※</sup>	あった	なかった
(1) 緊急輸送に該当する運送	1	2
(2) アルキルアルミニウム、アルキルリチウム及びこれらの含有物のタンクローリーによる運送	1	2
(3) 可燃ガス、酸素、毒性ガス等の高圧ガスのタンクローリーによる運送	1	2
(4) 火薬、爆薬等の火薬類の運送	1	2
(5) 核燃料物質等及び放射性同位元素等の運送	1	2

※ 適用除外業務とは、緊急輸送や危険物輸送等の改善基準告示の適用除外となる業務をいいます。

#### IV. 改善基準告示を遵守する上での課題

##### ■改善基準告示の主な内容

- (1) 1日の拘束時間は13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とする。  
(ただし、15時間を超える回数は1週間につき2回まで)
- (2) 1ヶ月の拘束時間は原則として293時間を限度とする。  
(労使協定を締結した場合に、1年のうち6ヶ月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において320時間まで延長することができる。)
- (3) 1日の休息期間は継続8時間以上とする。
- (4) 休息期間は分割して取得することができる。  
(1日において1回あたり継続4時間以上、合計10時間以上)
- (5) 2日を平均した1日の運転時間は9時間を限度とする。
- (6) 2週間を平均した1週間あたりの運転時間は44時間を限度とする。
- (7) 連続運転時間は4時間を限度とする。
- (8) 連続運転時間中の休憩時間は、運転開始後4時間以内又は4時間経過後に運転を中断して30分以上確保する(ただし、休憩時間は1回10分以上としたうえで分割することも可能。)
- (9) 休日労働は2週間に1回を限度とする。

問5 改善基準告示を遵守することが難しい理由をお教えください(あてはまるもの全てに○をしてください。)

1. 自社側で荷主からのオーダーに合わせた効率的な運行計画を作れていないため
2. 自動車運転者が指示通りに運行しないため
3. 自社側の労働時間管理が正確ではないため
4. 自動車運転者の運転日報への記入が正確ではないため
5. 納品までのリードタイムや時間指定等の条件が厳しいため
6. 発荷主で荷待ち時間が発生するため
7. 着荷主で荷待ち時間が発生するため
8. 積みみや荷卸しが手荷役で、作業時間が長時間となるため
9. 運行ルートにおいて渋滞が頻繁に発生するため
10. 高速道路を効果的に利用できていないため
11. フェリーを効果的に利用できていないため
12. 改善基準告示が複雑すぎて、トラックの運行管理の実情に合っていないため
13. その他
14. 改善基準告示を遵守する上で、特に難しいことはない

(具体的に1～13の内容についてご記入ください。)

問6 改善基準告示について、荷主から理解を得るために行っている取組や工夫はありますか。取組の結果として、どのような変化(成果)があったかについてもご記入ください。



問7 自動車運転者の過労防止のため、事業者として改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える項目はありますか（あてはまるもの三つまでに○をしてください）。

1. 1日の拘束時間
2. 1ヶ月の拘束時間
3. 休息期間
4. 休息期間分割の特例
5. 2日を平均した1日の運転時間
6. 2週間を平均した1週間あたりの運転時間
7. 連続運転時間
8. 連続運転時間中の休憩時間等
9. 休日労働
10. 特にない

問8 現在の改善基準告示の内容や改善基準告示の改定についてご意見があれば自由にご記入ください。

#### V. 照会先（回答者）について

※ 内容の正確を期すために連絡することがございますので必ずご記入ください。

ご氏名		電話番号	
事業所名・ 部署名		メールアドレス	

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

# トラック自動車運転者調査票（新規調査）

## I. あなたご自身について

問1 あなたの性別・年齢をお答えください。

(1) 性別（あてはまるもの一つに○をしてください。）

1. 男性                                  2. 女性

(2) 年齢（あてはまるもの一つに○をしてください。）

1. 18～19 歳                  2. 20～24 歳                  3. 25～29 歳  
4. 30～34 歳                  5. 35～39 歳                  6. 40～44 歳  
7. 45～49 歳                  8. 50～54 歳                  9. 55～59 歳  
10. 60～64 歳                  11. 65～69 歳                  12. 70 歳以上

問2 あなたの雇用形態をお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 正規雇用者※                          2. それ以外

※ 企業に直接雇用されており、雇用期間に定めがないフルタイムの従業員

問3 現在の勤務先での勤続年数※をお答えください。

年

※ 月数は切上げて記入してください。

問4 これまでの自動車運転者としての経験年数※をお答えください。

年

※ 他社での経験も含め、ハイヤー・タクシー、バス等の経験年数も含めて記入してください。

※ 月数は切上げて記入してください。

問5 あなたが主に乗車している車種をお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 小型トラック（最大積載量2t 未満）
2. 中型トラック（最大積載量2t 以上5t 未満）
3. 大型トラック（最大積載量5t 以上）
4. トレーラー
5. その他（上記1～4が複数あてはまる場合等）

問6 あなたの勤務体系をお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 長距離運行\*に従事
2. 近・中距離運行に従事
3. ルート配送に従事
4. その他（上記1～3が複数あてはまる場合等）

※ 長距離運行とは、営業所を出発し戻るまでが3営業日以上またはおおよそ1,600Kmを超える走行距離の運行をいいます。

問7 あなたの主な勤務時間帯をお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 所定労働時間\*<sup>1</sup>内に深夜業\*<sup>2</sup>（午後10時～午前5時）が含まれる
2. 所定労働時間\*<sup>1</sup>内に深夜業\*<sup>2</sup>（午後10時～午前5時）が含まれない

※1 会社の就業規則等で決められた通常の労働時間を指します。法律では原則、1日に8時間、1週間に40時間を超えて労働させてはならないとしています。

例) 平日5日間、9時～午後5時30分(昼休憩1時間)勤務の場合、所定労働時間は7.5時間/日、37.5時間/週。

※2 所定労働時間のうち、一部分が午後10時～午前5時の時間帯にかかる場合も含まれます。

問8 所属する営業所における労働組合の有無についてお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 労働組合がある                                  2. 労働組合はない

問8で「1. 労働組合がある」と回答した方にお尋ねします。

問8-1 あなたは労働組合に加入していますか（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 労働組合に加入している                          2. 労働組合に加入していない

## II. 疲労度に影響のある事項について

問9 あなたご自身の自動車運転者としての年収<sup>※1、2</sup>をお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

- |                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| 1. 100万円未満          | 2. 100万円以上130万円未満 |
| 3. 130万円以上200万円未満   | 4. 200万円以上400万円未満 |
| 5. 400万円以上600万円未満   | 6. 600万円以上800万円未満 |
| 7. 800万円以上1,000万円未満 | 8. 1,000万円以上      |

※1 年収は2020年1～12月もしくは2020年4月～2021年3月のいずれかの期間についてお答えください。

※2 税金及び社会保険料を含めた額でお答えください。

問10 運転業務の疲労度に影響があると思うのは次のうちどれですか。最も強く影響すると思うものをお答えください（あてはまるもの三つまでに○をしてください。）。

1. 道路渋滞があること
2. 待機時間があること
3. 荷役作業を行うこと
4. 休日出勤（連続出勤）を行うこと
5. 運転を中断したいときに中断できないこと
6. 乗車する車両の性能が低いこと
7. 勤務時間帯が早朝か深夜帯であること
8. 勤務時間帯が不規則であること
9. 勤務シフトが直近まで決まらないこと
10. 自身の加齢
11. 会社までの通勤時間が長いこと
12. 直近の睡眠時間が少ないこと
13. 運行計画通りに運行できないこと
14. 食事や運動等の生活習慣が乱れていること
15. 息抜きや趣味活動、家族とのだんらん等の時間が少ないこと
16. その他（ )

問11 衝突被害軽減ブレーキ等の装備や自動車用シートの機能向上などによってあなたが運転する車両の性能が向上することは、疲労度の軽減にどの程度影響があると思いますか（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. とても影響があると思う
2. やや影響があると思う
3. どちらともいえない
4. あまり影響はないと思う
5. 全く影響はないと思う

III. 休息期間の過ごし方について

問 12 2021 年の 3 月から 9 月までにおいて最も忙しかった日の休息期間<sup>\*1、2</sup>についてお尋ねします。

(1) その日の休息期間<sup>\*1、2</sup>はどの程度の時間でしたか。覚えている範囲で、おおよその時間をお答えください。

時間  分

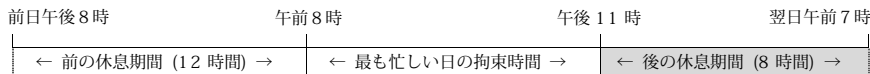
(2) あなたは、上記の休息期間<sup>\*1、2</sup>をどのように過ごしましたか。覚えている範囲で、次の①～⑥にかかるおおよその時間をお答えください。<sup>\*3</sup>

- ① 通勤時間（行きにかかった時間）  時間  分
- ② 通勤時間（帰りにかかった時間）  時間  分
- ③ 食事時間  時間  分
- ④ 睡眠時間  時間  分
- ⑤ 余暇時間<sup>\*4</sup>  時間  分
- ⑥ その他  時間  分

※1 休息期間とは、前日の退勤時間から次の出勤時間までの間の時間をいいます。なお、長距離・中距離運行の場合は帰庫してから次の出庫までをいいます。

※2 最も忙しい日の前後の休息期間のうち、より短い休息期間を選んでください。

例) 以下の場合には最も忙しい日の後の休息期間（8 時間）が回答対象



※3 ①～⑥の時間の合計が（1）の時間と同じになるようにお答えください。

※4 余暇時間とは、家事や食事、睡眠等の生活維持に必要な時間を除いた自由に使える時間をいいます。

IV. 拘束時間等の状況と改善基準告示の内容について

問 13 2021 年の 3 月から 9 月までにおいて最も忙しかった時期の拘束時間や運転時間について、覚えている範囲で、おおよその時間をお答えください。

- (1) 最も長かった 1 日の拘束時間<sup>\*1</sup>  時間  分
- (2) 1 ヶ月の拘束時間<sup>\*2</sup>  時間  分
- (3) 最も長かった連続運転時間  時間  分

※1 1 日の拘束時間とは、始業時間から起算して 24 時間をいいます。

※2 1 ヶ月の拘束時間とは、始業から終業までの時間を 1 ヶ月分そのまま合計した拘束時間をいいます。

問 14 新型コロナウイルス感染症流行前の 2019 年の 3 月から 9 月までにおいて最も忙しかった時期の拘束時間や運転時間について、覚えている範囲で、おおよその時間をお答えください。

- (1) 最も長かった 1 日の拘束時間<sup>\*1</sup>  時間  分
- (2) 1 ヶ月の拘束時間<sup>\*2</sup>  時間  分
- (3) 最も長かった連続運転時間  時間  分

※1 1 日の拘束時間とは、始業時間から起算して 24 時間をいいます。

※2 1 ヶ月の拘束時間とは、始業から終業までの時間を 1 ヶ月分そのまま合計した拘束時間をいいます。

問 15 上記の問 13、問 14 で回答した拘束時間等の差分について、新型コロナウイルス感染症感染拡大による影響であると感ずる程度をお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください）。

1. とても影響があると思う
2. やや影響があると思う
3. どちらともいえない
4. あまり影響はないと思う
5. 全く影響はないと思う

■改善基準告示の主な内容

- (1) 1日の拘束時間は13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とする。  
(ただし、15時間を超える回数は1週間につき2回まで)
- (2) 1ヶ月の拘束時間は原則として293時間を限度とする。  
(労使協定を締結した場合に、1年のうち6ヶ月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において320時間まで延長することができる。)
- (3) 1日の休息期間は継続8時間以上とする。
- (4) 休息期間は分割して取得することができる。  
(1日において1回あたり継続4時間以上、合計10時間以上)
- (5) 2日を平均した1日の運転時間は9時間を限度とする。
- (6) 2週を平均した1週間あたりの運転時間は44時間を限度とする。
- (7) 連続運転時間は4時間を限度とする。
- (8) 連続運転時間中の休憩時間は、運転開始後4時間以内又は4時間経過後に運転を中断して30分以上確保する(ただし、休憩時間は1回10分以上としたうえで分割することも可能。)
- (9) 休日労働は2週間に1回を限度とする。

問16 現行の改善基準告示について、問題があると感じる項目をお答えください(あてはまるもの全てに○をしてください)。

- 1. 1日の拘束時間<sup>\*1</sup>
- 2. 1ヶ月の拘束時間<sup>\*2</sup>
- 3. 休息期間<sup>\*3</sup>
- 4. 休息期間<sup>\*3</sup>分割の特例
- 5. 2日を平均した1日の運転時間
- 6. 2週を平均した1週間あたりの運転時間
- 7. 連続運転時間
- 8. 連続運転時間中の休憩時間等
- 9. 休日労働<sup>\*4</sup>
- 10. 特にない
- 11. 問題があるかわからない

※1 1日の拘束時間とは、始業時間から起算して24時間をいいます。

※2 1ヶ月の拘束時間とは、始業から終業までの時間を1ヶ月分そのまま合計した拘束時間をいいます。

※3 休息期間とは、前日の退勤時間から次の出勤時間までの間の時間をいいます。

※4 休日労働とは、労働基準法に定める休日(毎週1日又は4週4日)における労働をいいます。

ここからの質問(問16-1～問16-9)は、問16で選んだ選択肢によってお答えいただきたい質問が異なります。以下の表に従って、該当する質問にお答えください。

	お答えいただく質問	チェック欄 (回答対象に○を ご記入ください)
問16で「1. 1日の拘束時間」を選択した方	問16-1	<input type="checkbox"/>
「2. 1ヶ月の拘束時間」を選択した方	問16-2	<input type="checkbox"/>
「3. 休息期間」を選択した方	問16-3	<input type="checkbox"/>
「4. 休息期間分割の特例」を選択した方	問16-4	<input type="checkbox"/>
「5. 2日を平均した1日の運転時間」を選択した方	問16-5	<input type="checkbox"/>
「6. 2週を平均した1週間あたりの運転時間」を選択した方	問16-6	<input type="checkbox"/>
「7. 連続運転時間」を選択した方	問16-7	<input type="checkbox"/>
「8. 連続運転時間中の休憩時間等」を選択した方	問16-8	<input type="checkbox"/>
「9. 休日労働」を選択した方	問16-9	<input type="checkbox"/>

(問16で「10. 特にない」と「11. 問題があるかわからない」を選択した方は、問17にお進みください。)

問16で「1. 1日の拘束時間」と回答した方にお尋ねします。

問16-1 「1日の拘束時間<sup>\*</sup>」について、どのような点に問題があると感じますか(あてはまるもの全てに○をしてください)。

- 1. 「13時間以内」が基本とされていること  
(適切と思う時間:  時間  分)
- 2. 延長する場合「16時間」が限度であること  
(適切と思う時間:  時間  分)
- 3. 延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであること  
(適切と思う回数:  回)
- 4. その他( )

※ 1日の拘束時間とは、始業時刻から起算して24時間をいいます。

問16で「2. 1ヶ月の拘束時間」と回答した方にお尋ねします。

問16-2 「1ヶ月の拘束時間<sup>\*</sup>」について、どのような点に問題があると感じますか。(あてはまるもの全てに○をしてください)。

- 1. 原則として「293時間」が限度であること (適切と思う時間:  時間)
- 2. 延長する場合「320時間」までであること (適切と思う時間:  時間)
- 3. 延長する場合でも、1年のうち延長可能な月数は「6ヶ月」までであること  
(適切と思う月数:  ヶ月)
- 4. その他( )

※ 1ヶ月の拘束時間とは、始業から終業までの時間を1ヶ月分そのまま合計した拘束時間をいいます。

問 16 で「3. 休息期間」と回答した方にお尋ねします。

問 16-3 「休息期間\*」について、どのような点に問題があると感じますか（あてはまるもの全てに○をしてください）。

1. 継続「8時間」以上であること（適切と思う時間：  時間  分）
2. その他（  ）

※ 休息期間とは、前日の退勤時間から次の出勤時間までの間の時間をいいます。

問 16 で「4. 休息期間分割の特例」と回答した方にお尋ねします。

問 16-4 「休息期間\*分割の特例」について、どのような点に問題があると感じますか（あてはまるもの全てに○をしてください）。

1. 休息期間\*を分割する場合は1日において1回あたり継続「4時間」以上であること  
（適切と思う時間：  時間  分）
2. 休息期間\*を分割する場合は1日において合計「10時間」以上であること  
（適切と思う時間：  時間  分）
3. その他（  ）

※ 休息期間とは、前日の退勤時間から次の出勤時間までの間の時間をいいます。

問 16 で「5. 2日を平均した1日の運転時間」と回答した方にお尋ねします。

問 16-5 「2日を平均した1日の運転時間」について、どのような点に問題があると感じますか（あてはまるもの全てに○をしてください）。

1. 「9時間」が限度であること（適切と思う時間：  時間  分）
2. その他（  ）

問 16 で「6. 2週を平均した1週間あたりの運転時間」と回答した方にお尋ねします。

問 16-6 「2週を平均した1週間あたりの運転時間」について、どのような点に問題があると感じますか（あてはまるもの全てに○をしてください）。

1. 「44時間」が限度であること（適切と思う時間：  時間  分）
2. その他（  ）

問 16 で「7. 連続運転時間」と回答した方にお尋ねします。

問 16-7 「連続運転時間」について、どのような点に問題があると感じますか（あてはまるもの全てに○をしてください）。

1. 「4時間」が限度であること（適切と思う時間：  時間  分）
2. その他（  ）

問 16 で「8. 連続運転時間中の休憩時間等」と回答した方にお尋ねします。

問 16-8 「連続運転時間中の休憩時間等」について、どのような点に問題があると感じますか（あてはまるもの全てに○をしてください）。

1. 「30分」以上を確保すること（適切と思う時間：  分）
2. 休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすること  
（適切と思う時間：  分）
3. その他（  ）

問 16 で「9. 休日労働」と回答した方にお尋ねします。

問 16-9 「休日労働\*」について、どのような点に問題があると感じますか（あてはまるもの全てに○をしてください）。

1. 休日労働は「2週間に1回」が限度であること  
（適切と思う頻度：  週間に  回）
2. その他（  ）

※ 休日労働とは、労働基準法に定める休日（毎週1日又は4週4日）における労働をいいます。

（問 17 以降は全員にお尋ねします。）

問 17 荷主等からの需要があるにも関わらず、1ヶ月や1日の拘束時間\*<sup>1,2</sup>の規制があるために働きたくても働けないという状況を経験したことはありますか（あてはまるもの一つに○をしてください）。

1. ある
2. ない

※ 1 1日の拘束時間とは、始業時間から起算して24時間をいいます。

※ 2 1ヶ月の拘束時間とは、始業から終業までの時間を1ヶ月分そのまま合計した拘束時間をいいます。

問 18 あなたは収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいと考えますか（あてはまるもの一つに○をしてください）。

1. 収入が増えるなら、本当はもっと働きたい
2. 収入が増えたとしても、これ以上は働きたくない
3. 長時間働かなくても一定の収入が確保されるなら、これ以上は働きたくない
4. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

#### V. その他の事項について

問 19 自動車運転者を続けていくために必要な要因について、あてはまるものをお答えください（あてはまるもの全てに○をしてください）。

1. 仕事のやりがいがあること
2. 給与が満足いく水準であること
3. 体力が続くこと
4. 勤務時間が柔軟であること
5. 休暇が取りやすいこと
6. 家族をはじめとした周囲の協力があること
7. その他（ \_\_\_\_\_）

問 20 あなたが改善基準告示を遵守して運転できるような運行計画を事業主は作成してくれていると思いますか。最もあてはまるものをお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください）。

1. 作成してくれていると思う
2. どちらともいえない
3. 作成してくれていると思わない

問 21 あなたが改善基準告示を遵守して働くことができるように、荷主は協力してくれていると思いますか。最もあてはまるものをお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください）。

1. 協力してくれていると思う
2. どちらともいえない
3. 協力してくれていると思わない

問 22 あなたが自動車運転者として働く上で、過労を防止するために改善基準告示の規制を強めた方が良く考える項目はありますか（あてはまるもの三つまでに○をしてください）。

1. 1日の拘束時間<sup>※1</sup>の上限時間を短くする
2. 1ヶ月の拘束時間<sup>※2</sup>の上限時間を短くする
3. 休息期間<sup>※3</sup>の下限時間を長くする
4. 休息期間<sup>※3</sup>分割の特例を使いやすくする
5. 2日を平均した1日の運転時間の上限時間を短くする
6. 2週間を平均した1週間あたりの運転時間の上限時間を短くする
7. 連続運転時間の上限時間を短くする
8. 連続運転時間中の休憩時間等の下限時間を長くする
9. 休日労働<sup>※4</sup>の上限回数を少なくする
10. 特にない

※1 1日の拘束時間とは、始業時間から起算して24時間をいいます。

※2 1ヶ月の拘束時間とは、始業から終業までの時間を1ヶ月分そのまま合計した拘束時間をいいます。

※3 休息期間とは、前日の退勤時間から次の出勤時間までの間の時間をいいます。

※4 休日労働とは、労働基準法に定める休日（毎週1日又は4週4日）における労働をいいます。

問 23 改善基準告示の見直しにより拘束時間<sup>※1</sup>が短縮されたり、休息期間<sup>※2</sup>が増えたりした場合、あなたにとってどのような利点があると思いますか。また、どのような問題が生じると思いますか。

※1 拘束時間とは、始業から終業までの時間を意味し、休憩時間（仮眠時間を含む）を含めた時間をいいます。

※2 休息期間とは、前日の退勤時間から次の出勤時間までの間の時間をいいます。

問 24 現在の改善基準告示の内容や改善基準告示の改定についてご意見があれば自由にご記入ください。



アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。



## トラック自動車運転者調査票（追跡調査）

※ この調査は令和2年度に実施した「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査」の追跡調査です。調査結果を比較させていただくため、令和2年度の調査に回答いただいたトラック運転者を対象に調査を実施しております。

### I. あなたご自身について

問1 あなたの性別・年齢をお答えください。

(1) 性別（あてはまるもの一つに○をしてください。）

1. 男性                                      2. 女性

(2) 年齢（あてはまるもの一つに○をしてください）

- |            |            |           |
|------------|------------|-----------|
| 1. 18～19歳  | 2. 20～24歳  | 3. 25～29歳 |
| 4. 30～34歳  | 5. 35～39歳  | 6. 40～44歳 |
| 7. 45～49歳  | 8. 50～54歳  | 9. 55～59歳 |
| 10. 60～64歳 | 11. 65～69歳 | 12. 70歳以上 |

問2 あなたの雇用形態をお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 正規雇用者<sup>※</sup>                                      2. それ以外

※ 企業に直接雇用されており、雇用期間に定めがないフルタイムの従業員

問3 現在の勤務先での勤続年数<sup>※</sup>をお答えください。

年

※ 月数は切上げて記入してください。

問4 これまでの自動車運転者としての経験年数<sup>※</sup>をお答えください。

年

※ 他社での経験も含め、ハイヤー・タクシー、バス等の経験年数も含めて記入してください。

※ 月数は切上げて記入してください。

問5 あなたが主に乗車している車種をお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 小型トラック（最大積載量2t未満）
2. 中型トラック（最大積載量2t以上5t未満）
3. 大型トラック（最大積載量5t以上）
4. トレーラー
5. その他（上記1～4が複数あてはまる場合等）

問6 あなたの勤務体系をお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 長距離運行<sup>\*</sup>に従事
2. 近・中距離運行に従事
3. ルート配送に従事
4. その他（上記1～3が複数あてはまる場合等）

※ 長距離運行とは、貴営業所を出発し戻るまでが3営業日以上またはおおむね1,600Kmを超える走行距離の運行をいいます。

問7 あなたの主な勤務時間帯をお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 所定労働時間<sup>\*1</sup>内に深夜業<sup>\*2</sup>（午後10時～午前5時）が含まれる
2. 所定労働時間<sup>\*1</sup>内に深夜業<sup>\*2</sup>（午後10時～午前5時）が含まれない

※1 会社の就業規則等で決められた通常の労働時間を指します。法律では原則、1日に8時間、1週間に40時間を超えて労働させてはならないとしています。

例) 平日5日間、9時～午後5時30分(昼休憩1時間)勤務の場合、所定労働時間は7.5時間/日、37.5時間/週。

※2 所定労働時間のうち、一部分が午後10時～午前5時の時間帯にかかる場合も含まれます。

問8 所属する営業所における労働組合の有無についてお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 労働組合がある                                      2. 労働組合はない

問8で「1. 労働組合がある」と回答した方にお尋ねします。

問8-1 あなたは労働組合に加入していますか（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 労働組合に加入している                                      2. 労働組合に加入していない

## II. 疲労度に影響のある事項について

問9 あなたご自身の自動車運転者としての年収<sup>※1・2</sup>をお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

- |                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| 1. 100万円未満          | 2. 100万円以上130万円未満 |
| 3. 130万円以上200万円未満   | 4. 200万円以上400万円未満 |
| 5. 400万円以上600万円未満   | 6. 600万円以上800万円未満 |
| 7. 800万円以上1,000万円未満 | 8. 1,000万円以上      |

※1 年収は2020年1～12月もしくは2020年4月～2021年3月のいずれかの期間にてお答えください。

※2 税金及び社会保険料を含めた額でお答えください。

問10 運転業務の疲労度に影響があると思うのは次のうちどれですか。最も強く影響すると思うものをお答えください（あてはまるもの三つまでに○をしてください。）。

1. 道路渋滞があること
2. 待機時間があること
3. 荷役作業を行うこと
4. 休日出勤（連続出勤）を行うこと
5. 運転を中断したいときに中断できないこと
6. 乗車する車両の性能が低いこと
7. 勤務時間帯が早朝か深夜帯であること
8. 勤務時間帯が不規則であること
9. 勤務シフトが直近まで決まらないこと
10. 自身の加齢
11. 会社までの通勤時間が長いこと
12. 直近の睡眠時間が少ないこと
13. 運行計画通りに運行できないこと
14. 食事や運動等の生活習慣が乱れていること
15. 息抜きや趣味活動、家族とのだんらん等の時間が少ないこと
16. その他（ )

問11 衝突被害軽減ブレーキ等の装備や自動車用シートの機能向上などによってあなたが運転する車両の性能が向上することは、疲労度の軽減にどの程度影響があると思いますか（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. とても影響があると思う
2. やや影響があると思う
3. どちらともいえない
4. あまり影響はないと思う
5. 全く影響はないと思う

III. 休息期間の過ごし方について

問 12 2021 年の 3 月から 9 月までにおいて最も忙しかった日の休息期間<sup>\*1、2</sup>についてお尋ねします。

(1) その日の休息期間<sup>\*1、2</sup>はどの程度の時間でしたか。覚えている範囲で、おおよその時間をお答えください。

時間  分

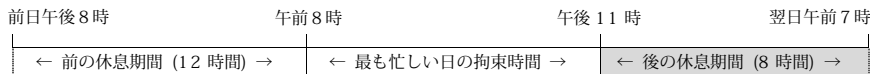
(2) あなたは、上記の休息期間<sup>\*1、2</sup>をどのように過ごしましたか。覚えている範囲で、次の①～⑥にかかるおおよその時間をお答えください。<sup>\*3</sup>

- ① 通勤時間（行きにかかった時間）  時間  分
- ② 通勤時間（帰りにかかった時間）  時間  分
- ③ 食事時間  時間  分
- ④ 睡眠時間  時間  分
- ⑤ 余暇時間<sup>\*4</sup>  時間  分
- ⑥ その他  時間  分

※1 休息期間とは、前日の退勤時間から次の出勤時間までの間の時間をいいます。なお、長距離・中距離運行の場合は帰庫してから次の出庫までをいいます。

※2 最も忙しい日の前後の休息期間のうち、より短い休息期間を選んでください。

例) 以下の場合には最も忙しい日の後の休息期間（8 時間）が回答対象



※3 ①～⑥の時間の合計が（1）の時間と同じになるようにお答えください。

※4 余暇時間とは、家事や食事、睡眠等の生活維持に必要な時間を除いた自由に使える時間をいいます。

IV. 拘束時間の状況等について

問 13 2021 年の 3 月から 9 月までにおいて最も忙しかった時期の拘束時間や運転時間について、覚えている範囲で、おおよその時間をお答えください。

- (1) 最も長かった 1 日の拘束時間<sup>\*1</sup>  時間  分
- (2) 1 ヶ月の拘束時間<sup>\*2</sup>  時間  分
- (3) 最も長かった連続運転時間  時間  分

※1 1 日の拘束時間とは、始業時間から起算して 24 時間をいいます。

※2 1 ヶ月の拘束時間とは、始業から終業までの時間を 1 ヶ月分そのまま合計した拘束時間をいいます。

問 14 新型コロナウイルス感染症流行前の 2019 年の 3 月から 9 月までにおいて最も忙しかった時期の拘束時間や運転時間について、覚えている範囲で、おおよその時間をお答えください。

- (1) 最も長かった 1 日の拘束時間<sup>\*1</sup>  時間  分
- (2) 1 ヶ月の拘束時間<sup>\*2</sup>  時間  分
- (3) 最も長かった連続運転時間  時間  分

※1 1 日の拘束時間とは、始業時間から起算して 24 時間をいいます。

※2 1 ヶ月の拘束時間とは、始業から終業までの時間を 1 ヶ月分そのまま合計した拘束時間をいいます。

問 15 上記の問 13、問 14 で回答した拘束時間等の差分について、新型コロナウイルス感染症感染拡大による影響であると感ずる程度をお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください）。

1. とても影響があると思う
2. やや影響があると思う
3. どちらともいえない
4. あまり影響はないと思う
5. 全く影響はないと思う

V. その他の事項について

問 16 荷主等からの需要があるにも関わらず、1ヶ月や1日の拘束時間<sup>\*1、2</sup>の規制があるために働きたくても働けないという状況を経験したことはありますか（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. ある                          2. ない

※1 1日の拘束時間とは、始業時間から起算して24時間をいいます。

※2 1ヶ月の拘束時間とは、始業から終業までの時間を1ヶ月分そのまま合計した拘束時間をいいます。

問 17 あなたは収入を増やすために改善基準告示等の基準を超えても長時間働きたいと考えますか（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 収入が増えるなら、本当はもっと働きたい  
2. 収入が増えたとしても、これ以上は働きたくない  
3. 長時間働かなくても一定の収入が確保されるなら、これ以上は働きたくない  
4. その他（具体的に：                                                  ）

■改善基準告示の主な内容

- (1) 1日の拘束時間は13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とする。  
（ただし、15時間を超える回数は1週間につき2回まで）
- (2) 1ヶ月の拘束時間は原則として293時間を限度とする。  
（労使協定を締結した場合に、1年のうち6ヶ月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において320時間まで延長することができる。）
- (3) 1日の休息期間は継続8時間以上とする。
- (4) 休息期間は分割して取得することができる。  
（1日において1回あたり継続4時間以上、合計10時間以上）
- (5) 2日を平均した1日の運転時間は9時間を限度とする。
- (6) 2週間を平均した1週間あたりの運転時間は44時間を限度とする。
- (7) 連続運転時間は4時間を限度とする。
- (8) 連続運転時間中の休憩時間は、運転開始後4時間以内又は4時間経過後に運転を中断して30分以上確保する（ただし、休憩時間は1回10分以上としたうえで分割することも可能。）。
- (9) 休日労働は2週間に1回を限度とする。

問 18 自動車運転者を続けていくために必要な要因について、あてはまるものをお答えください（あてはまるもの全てに○をしてください。）。

1. 仕事のやりがいがあること  
2. 給与が満足いく水準であること  
3. 体力が続くこと  
4. 勤務時間が柔軟であること  
5. 休暇が取りやすいこと  
6. 家族をはじめとした周囲の協力があること  
7. その他（                                                  ）

問 19 あなたが改善基準告示を遵守して運転できるような運行計画を事業主は作成してくれていると思いますか。最もあてはまるものをお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 作成してくれていると思う  
2. どちらともいえない  
3. 作成してくれていると思わない

問 20 あなたが改善基準告示を遵守して働くことができるように、荷主は協力してくれていると思いますか。最もあてはまるものをお答えください（あてはまるもの一つに○をしてください。）。

1. 協力してくれていると思う  
2. どちらともいえない  
3. 協力してくれていると思わない

問 21 あなたが自動車運転者として働く上で、過労を防止するために改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える項目はありますか（あてはまるもの三つまでに○をしてください）。

1. 1日の拘束時間<sup>※1</sup>の上限時間を短くする
2. 1ヶ月の拘束時間<sup>※2</sup>の上限時間を短くする
3. 休息期間<sup>※3</sup>の下限時間を長くする
4. 休息期間<sup>※3</sup>分割の特例を使いやすくする
5. 2日を平均した1日の運転時間の上限時間を短くする
6. 2週間を平均した1週間あたりの運転時間の上限時間を短くする
7. 連続運転時間の上限時間を短くする
8. 連続運転時間中の休憩時間等の下限時間を長くする
9. 休日労働<sup>※4</sup>の上限回数を少なくする
10. 特にない

※1 1日の拘束時間とは、始業時間から起算して24時間をいいます。

※2 1ヶ月の拘束時間とは、始業から終業までの時間を1ヶ月分そのまま合計した拘束時間をいいます。

※3 休息期間とは、前日の退勤時間から次の出勤時間までの間の時間をいいます。

※4 休日労働とは、労働基準法に定める休日（毎週1日又は4週4日）における労働をいいます。

問 22 改善基準告示の見直しにより拘束時間<sup>※1</sup>が短縮されたり、休息期間<sup>※2</sup>が増えたりした場合、あなたにとってどのような利点があると思いますか。また、どのような問題が生じると思いますか。

※1 拘束時間とは、始業から終業までの時間を意味し、休憩時間（仮眠時間を含む）を含めた時間をいいます。

※2 休息期間とは、前日の退勤時間から次の出勤時間までの間の時間をいいます。

問 23 現在の改善基準告示の内容や改善基準告示の改定についてご意見があれば自由にご記入ください。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。