

参考資料 3 自動車運転者の労働時間等に係る実態調査結果（概要）

第 8 回 労働政策審議会労働条件分科会
自動車運転者労働時間等専門委員会トラック作業部会

厚生労働省 労働基準局 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

令和3年度のトラック実態調査

- ▶ 新型コロナウイルス感染拡大に伴う物流の変化を考慮した上で、改善基準告示の見直しを行うため、令和3年度にトラックの実態調査を実施した。
- ▶ 令和2年度調査で回答いただいた事業者および自動車運転者への追跡調査も実施し、令和元年（2年度調査）と令和3年（3年度調査）の拘束時間等の変化について、報告書にとりまとめた。

1 実態調査の実施時期について

令和3年10月頃

2 実態調査の調査対象期間について

令和3年3月～令和3年9月（※通常期、繁忙期は各社で指定）

3 実態調査の調査対象数について

- ・ 全国で1,410事業場、8,460名の自動車運転者を対象に実態調査を実施した。
- ・ 回答率は、事業者調査30.3%、自動車運転者調査20.2%であった。
うち追跡調査では、事業者調査59.5%、自動車運転者調査37.2%であった。

（参考）

	調査対象事業場、調査対象労働者	回答率
令和3年度	全体：1,410事業場（8,460名） うち追跡：257事業場（1,542名）	全体：事業者調査30.3%、自動車運転者調査20.2% うち追跡：事業者調査59.5%、自動車運転者調査37.2%
（参考） 令和2年度	705事業場（4,230名）	事業者調査36.5%、自動車運転者調査27.7%

令和3年度のトラック実態調査

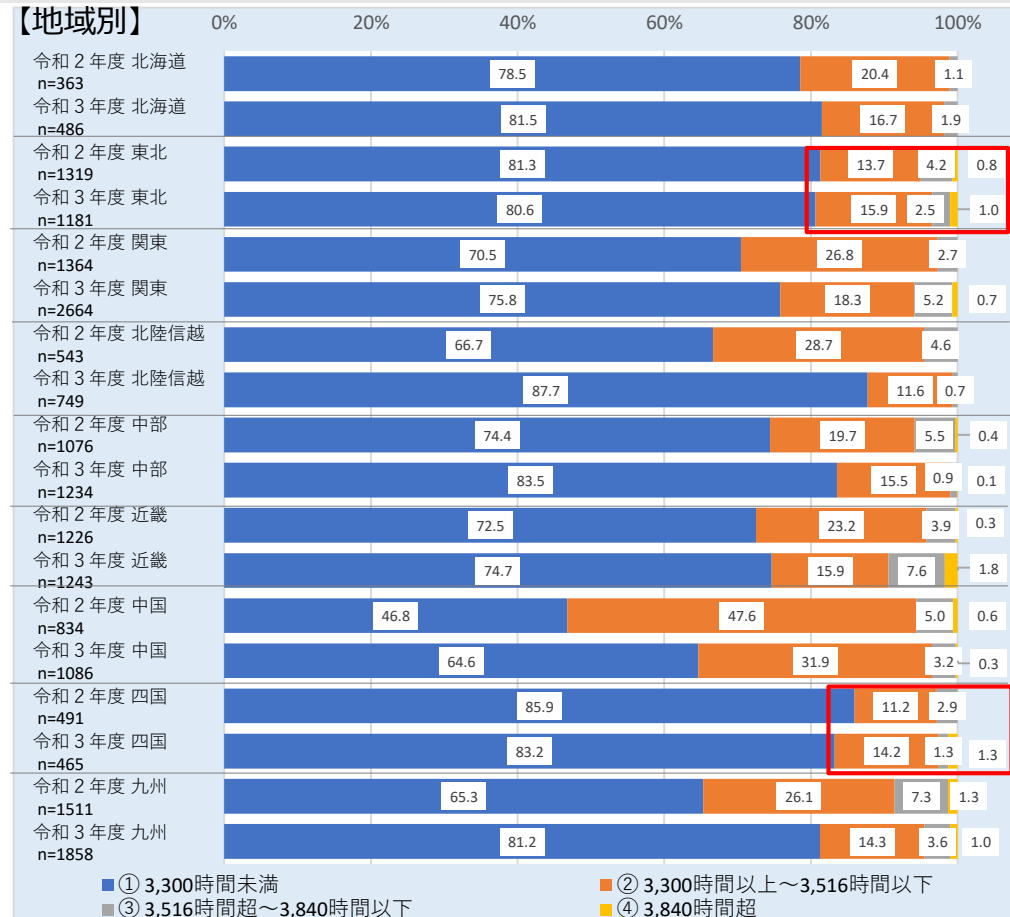
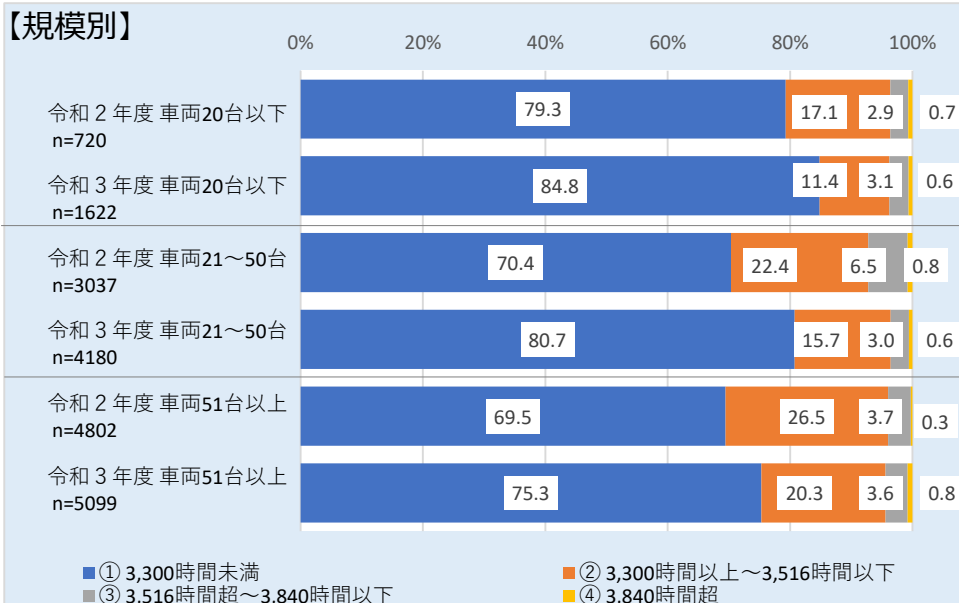
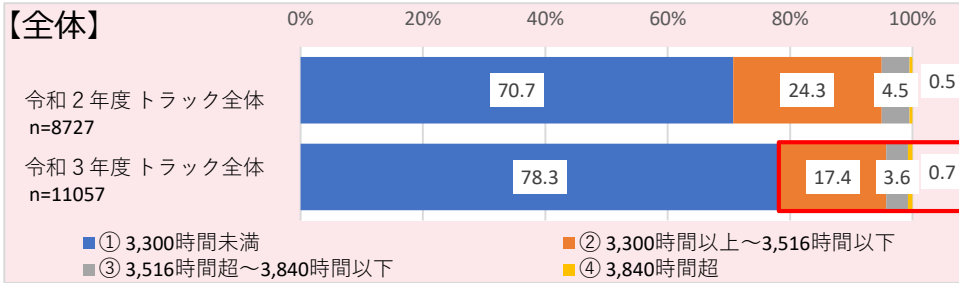
- ▶ 事業者調査および自動車運転者調査の調査項目は以下のとおり。

事業者調査	自動車運転者調査
<p>I 営業所の概要 営業所の所在地、主たる事業内容、最も取引額が多い発荷主の業種、従業員数及び自動車運転者数、保有する車両の台数、運行種別の割合、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</p>	<p>I 自動車運転者自身のこと 性別、年齢、雇用形態、勤務先での経験年数、自動車運転者としての経験年数、乗車している車種、勤務体系、勤務時間帯、労働組合の有無（加入の有無）、年収</p>
<p>II 自動車運転者の拘束時間等 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（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拡大により生じた拘束時間の変化</p>	<p>II 疲労度に影響のある事項 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</p>
<p>III 改善基準告示の特例等の利用状況 改善基準告示の特例の利用状況、緊急輸送等の適用除外業務の状況</p>	<p>III 休息期間の過ごし方 休息期間及びその内訳</p>
<p>IV 改善基準告示の内容 改善基準告示について問題があると感じる項目</p>	<p>IV 改善基準告示に対する認識 改善基準告示の各基準の認識</p>
<p>V その他 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および取組成果、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、現行の改善基準告示の内容および改定についての意見等</p>	<p>V 拘束時間等の状況及び改善基準告示の内容 繁忙期の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、新型コロナウイルス感染拡大前の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、新型コロナウイルス感染拡大による影響の度合い、改善基準告示について問題があると感じる項目、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</p>
	<p>VI その他の事項 自動車運転者を続けるために必要な要因、事業主による改善基準告示の遵守を意識した運行計画の作成について、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および問題、現在の改善基準告示の内容および改定についての意見</p>

1年の拘束時間 ①

- ▶ 1年の拘束時間について、「3,300時間以上」と回答した事業者の割合は、2年度調査に比べ全体として減少（21.7%（-7.6%））している。「3,516時間超」と回答した事業者の割合も減少（4.3%（-0.7%））している。
- ▶ 規模別では、「3,300時間以上」の割合はいずれも減少しているものの、「3,516時間超」の割合は、車両20台以下（3.7%（+0.1%））、車両51台以上（4.4%（+0.4%））で増加している。
- ▶ 地域別では、「3,300時間以上」の割合は、東北（19.4%（+0.7%））、四国（16.8%（+2.7%））で増加している。また、「3,516時間超」の割合は、北海道（1.9%（+0.8%））、関東（5.9%（+3.2%））、近畿（9.4%（+5.2%））で増加している。

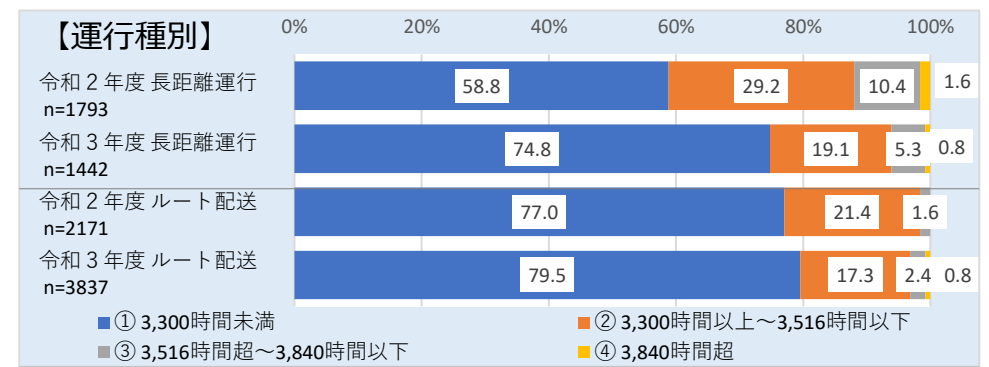
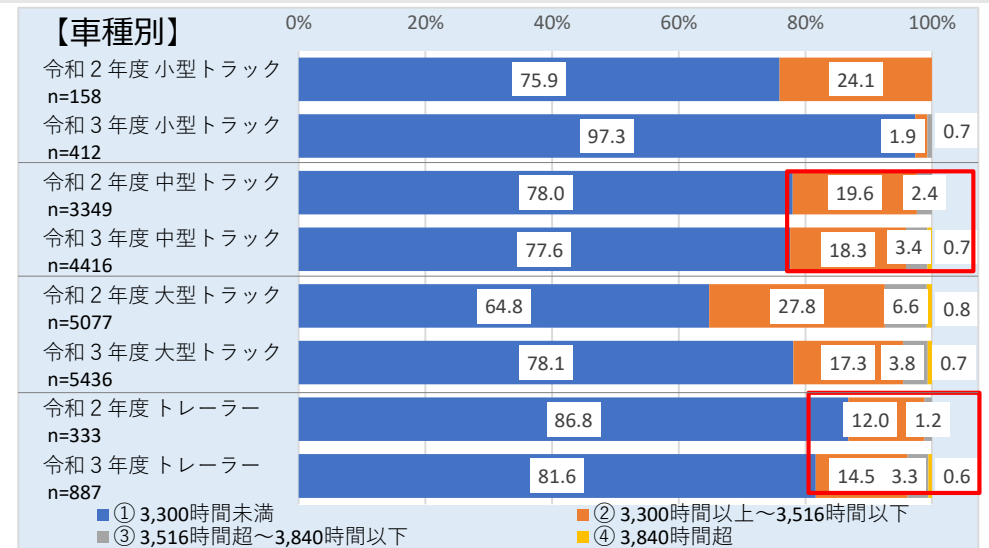
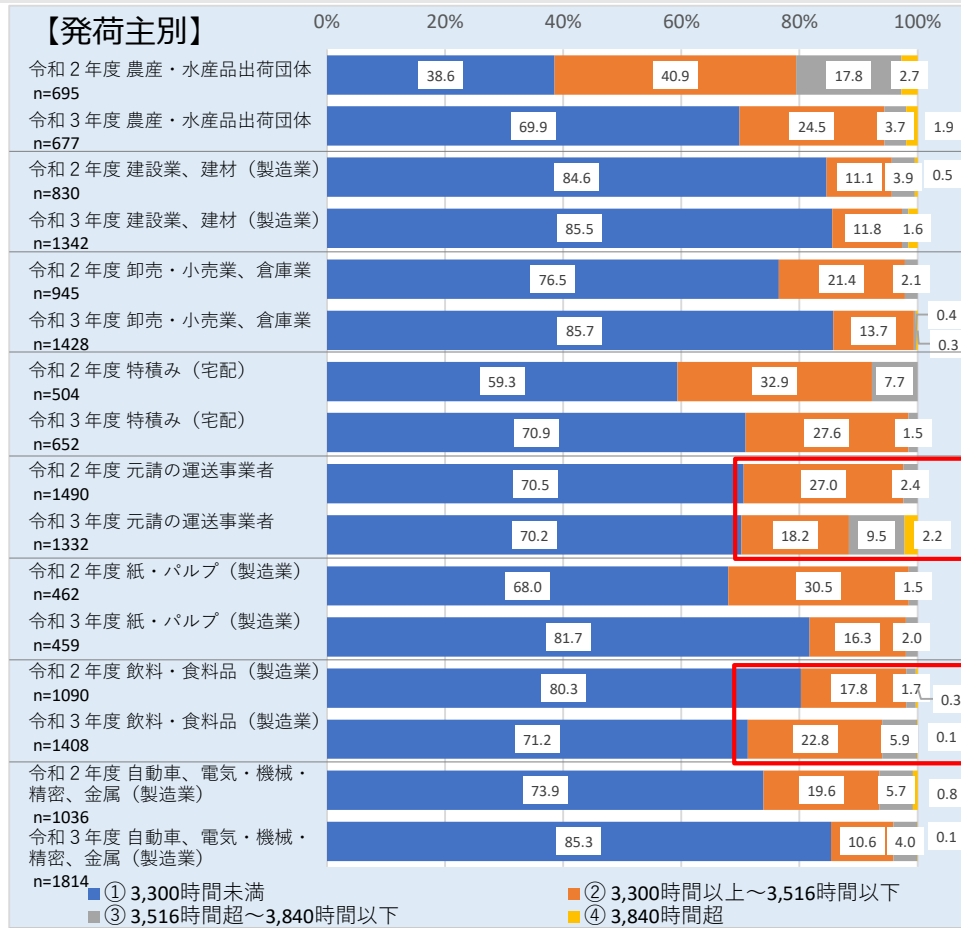
（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）より作成）



1年の拘束時間 ②

- 発荷主別では、「3,300時間以上」の割合は、元請の運送事業者（29.9%（+0.5%））、飲料・食料品（製造業）（28.8%（+9.0%））で増加している。また、「3,516時間超」の割合は、元請の運送事業者（11.7%（+9.3%））、紙・パルプ（製造業）（2.0%（+0.5%））、飲料・食料品（製造業）（6.0%（+4.0%））で増加している。
- 車種別では、「3,300時間以上」の割合は、中型トラック（22.4%（+0.4%））、トレーラー（18.4%（+5.2%））で増加している。また、「3,516時間超」の割合は、小型トラック（0.7%（+0.7%））、中型トラック（4.1%（+1.7%））、トレーラー（3.9%（+2.7%））で増加している。
- 運行種別では、「3,300時間以上」の割合はいずれも減少しているものの、「3,516時間超」の割合は、ルート配送（3.2%（+1.6%））で増加している。

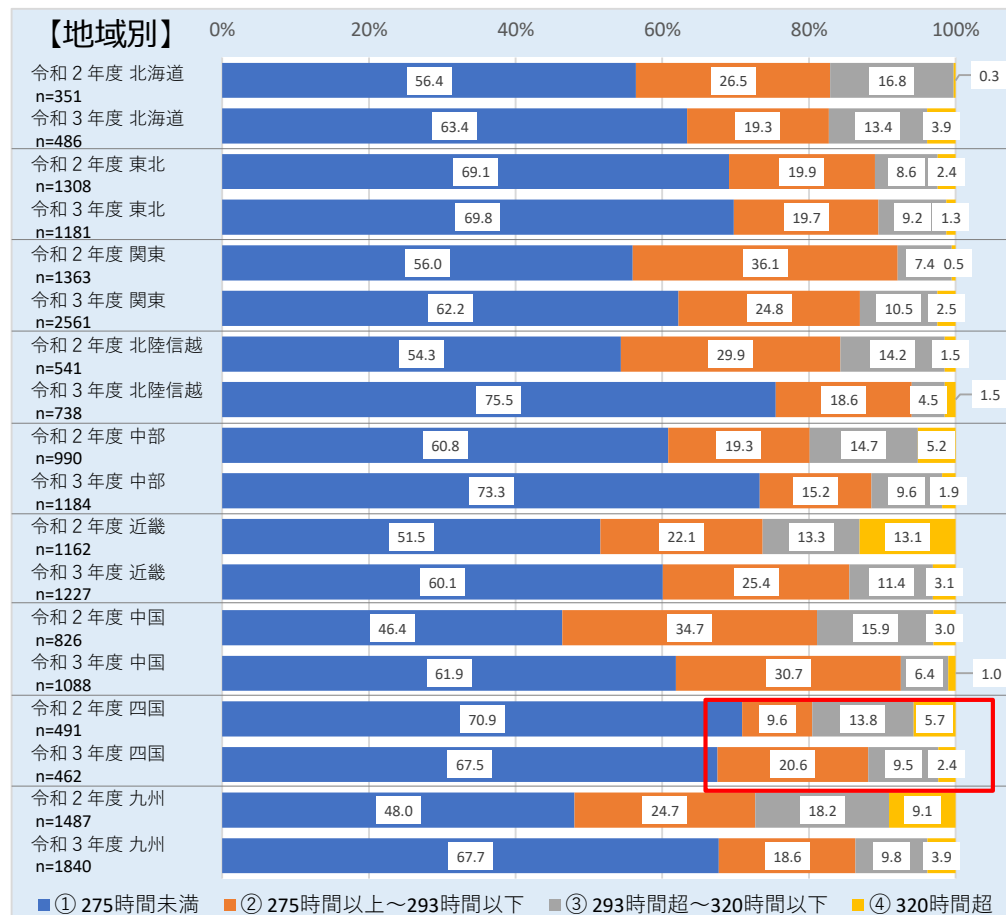
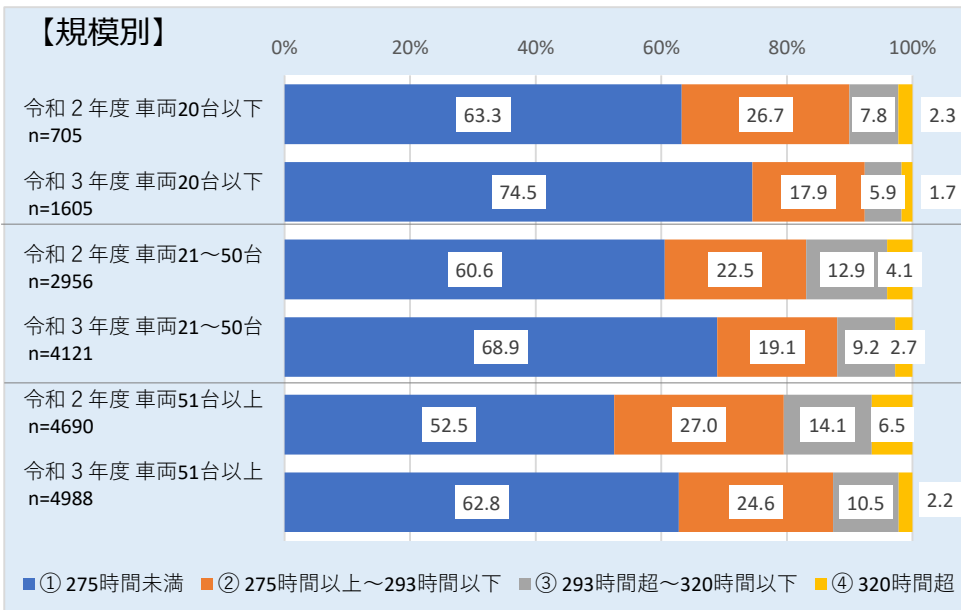
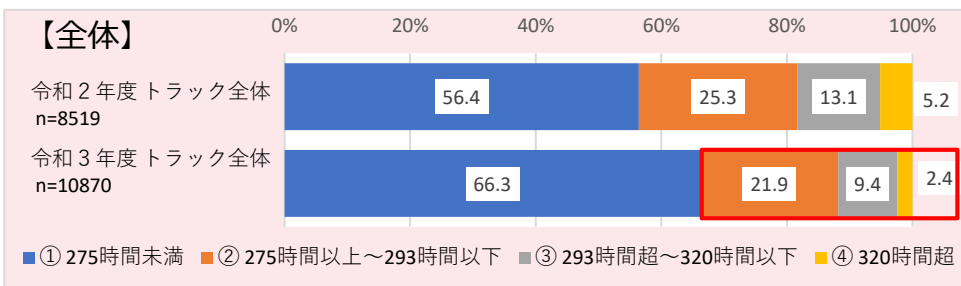
（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）より作成）



1か月の拘束時間 ①

- ▶ 繁忙期の1か月の拘束時間について、「275時間以上」と回答した事業者の割合は、2年度調査に比べ全体として減少（33.7%（-9.9%））している。「293時間超」と回答した事業者の割合も減少（11.8%（-6.5%））している。
- ▶ 規模別では、「275時間以上」、「293時間超」の割合はいずれも減少している。
- ▶ 地域別では、「275時間以上」の割合は、四国（32.5%（+3.4%））で増加している。また、「293時間超」の割合は、北海道（17.3%（+0.2%））、関東（13.0%（+5.1%））で増加している。

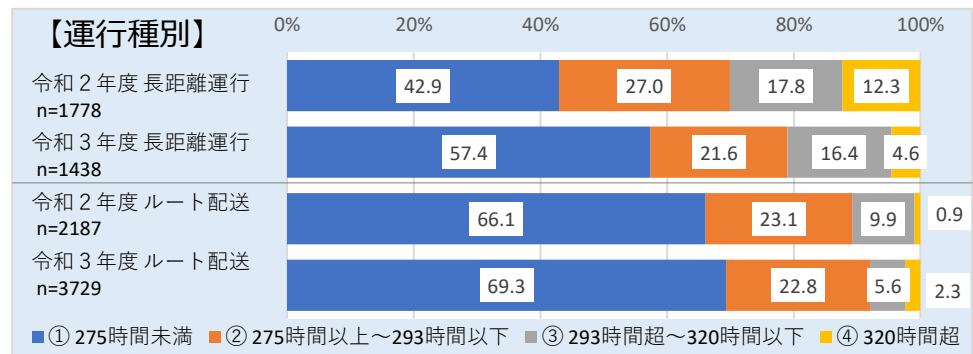
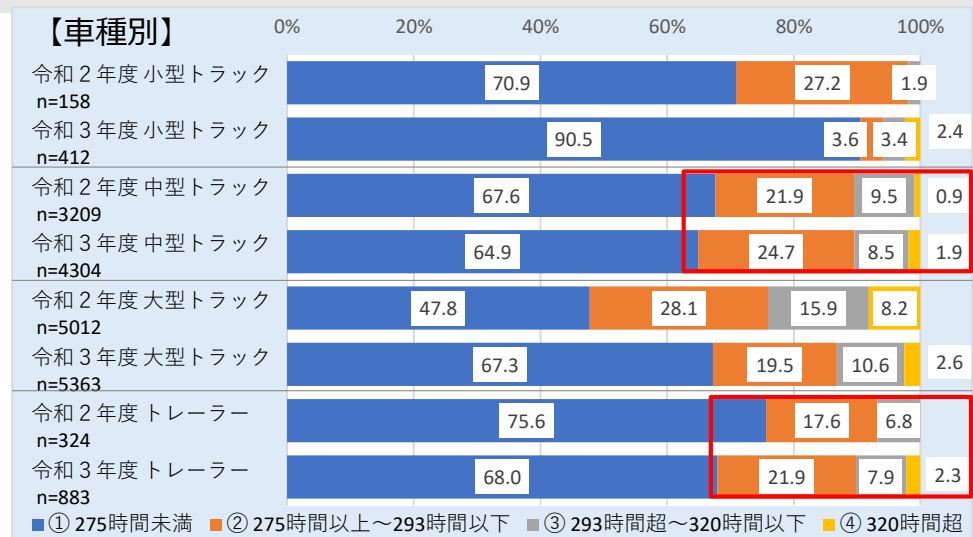
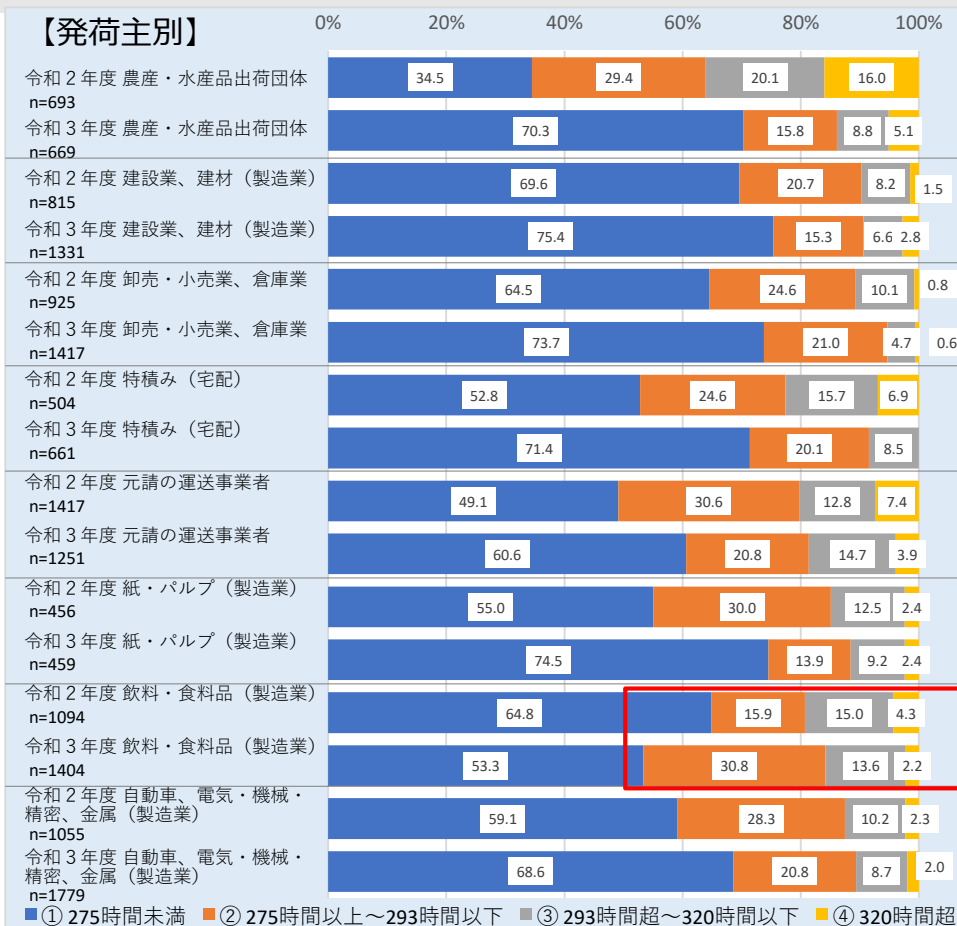
（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）より作成）



1か月の拘束時間 ②

- ▶ 発荷主別では、「275時間以上」の割合は、飲料・食料品（製造業）（46.6%（+11.4%））で増加しているが、「293時間超」の割合はいずれも減少している。
- ▶ 車種別では、「275時間以上」の割合は、中型トラック（35.1%（+2.8%））、トレーラー（32.1%（+7.7%））で増加している。また、「293時間超」の割合は、小型トラック（5.8%（+3.9%））、トレーラー（10.2%（+3.4%））で増加している。
- ▶ 運行種別では、「275時間以上」、「293時間超」の割合はいずれも減少している。

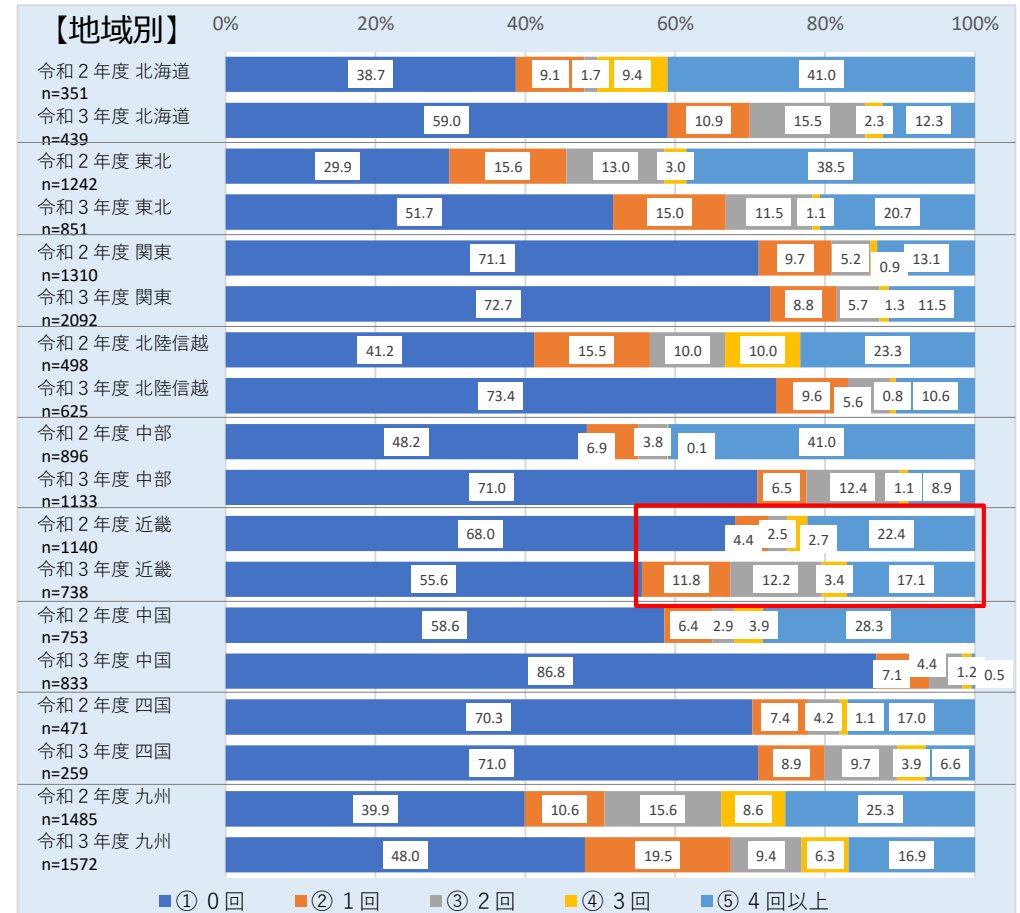
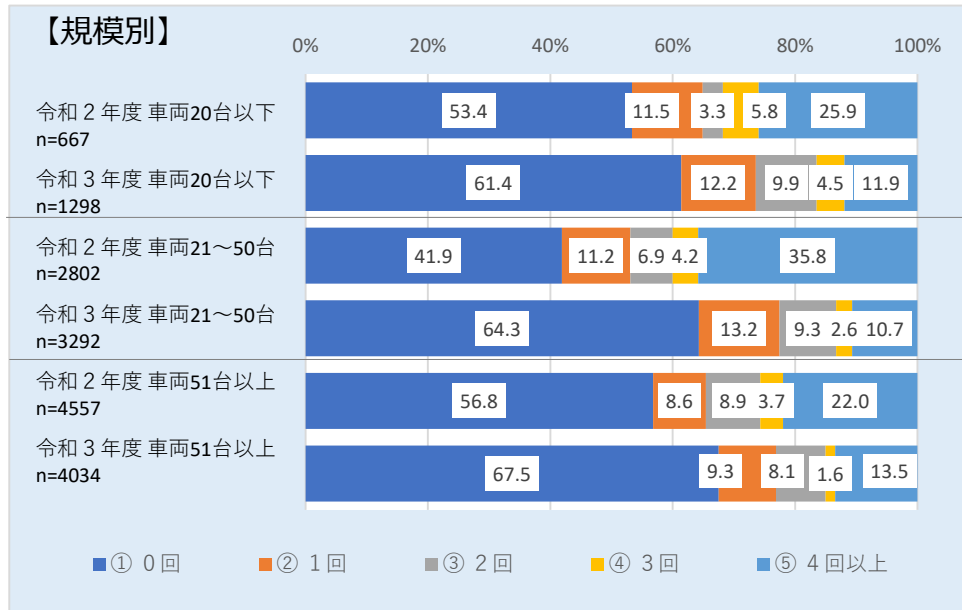
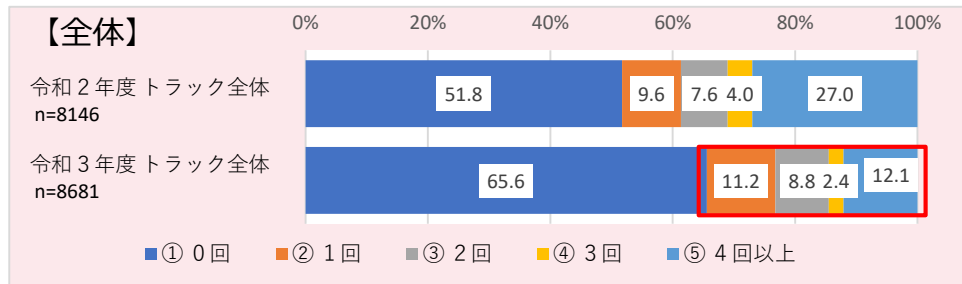
（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）より作成）



休日労働の回数 ①

- ▶ 繁忙期の1か月の休日労働の回数について、「1回以上」と回答した事業者の割合は、2年度調査に比べ全体として減少（34.5%（-13.7%））している。「3回以上」の割合も減少（14.5%（-16.5%））している。
- ▶ 規模別では、「1回以上」、「3回以上」の割合はいずれも減少している。
- ▶ 地域別では、「1回以上」の割合は、近畿（44.5%（+12.5%））で増加しているが、「3回以上」の割合はいずれも減少している。

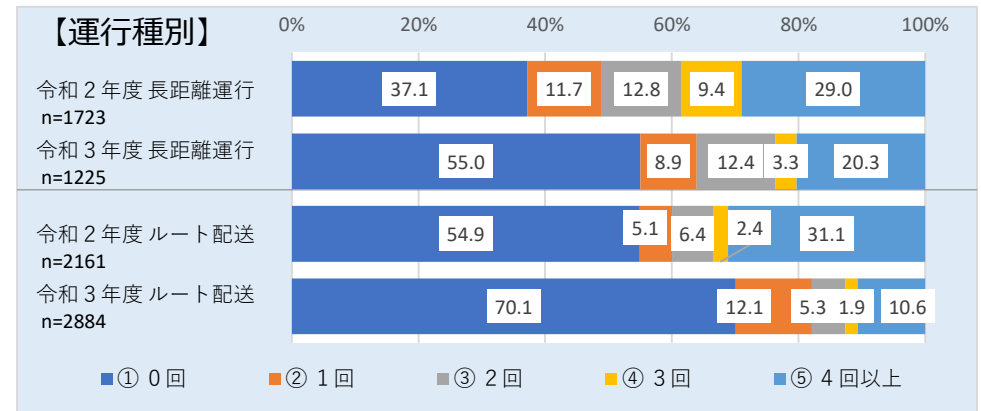
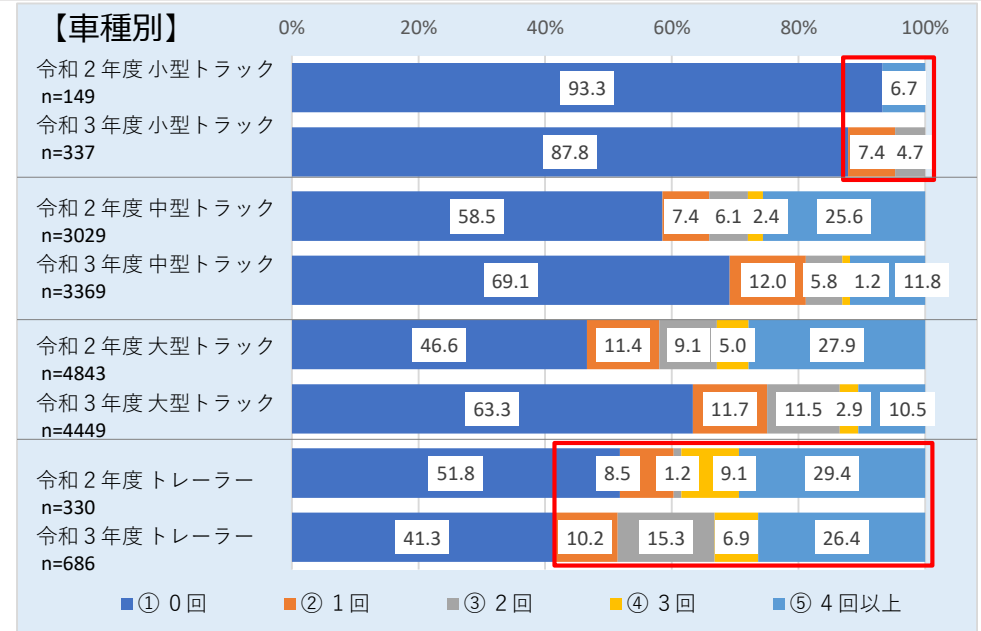
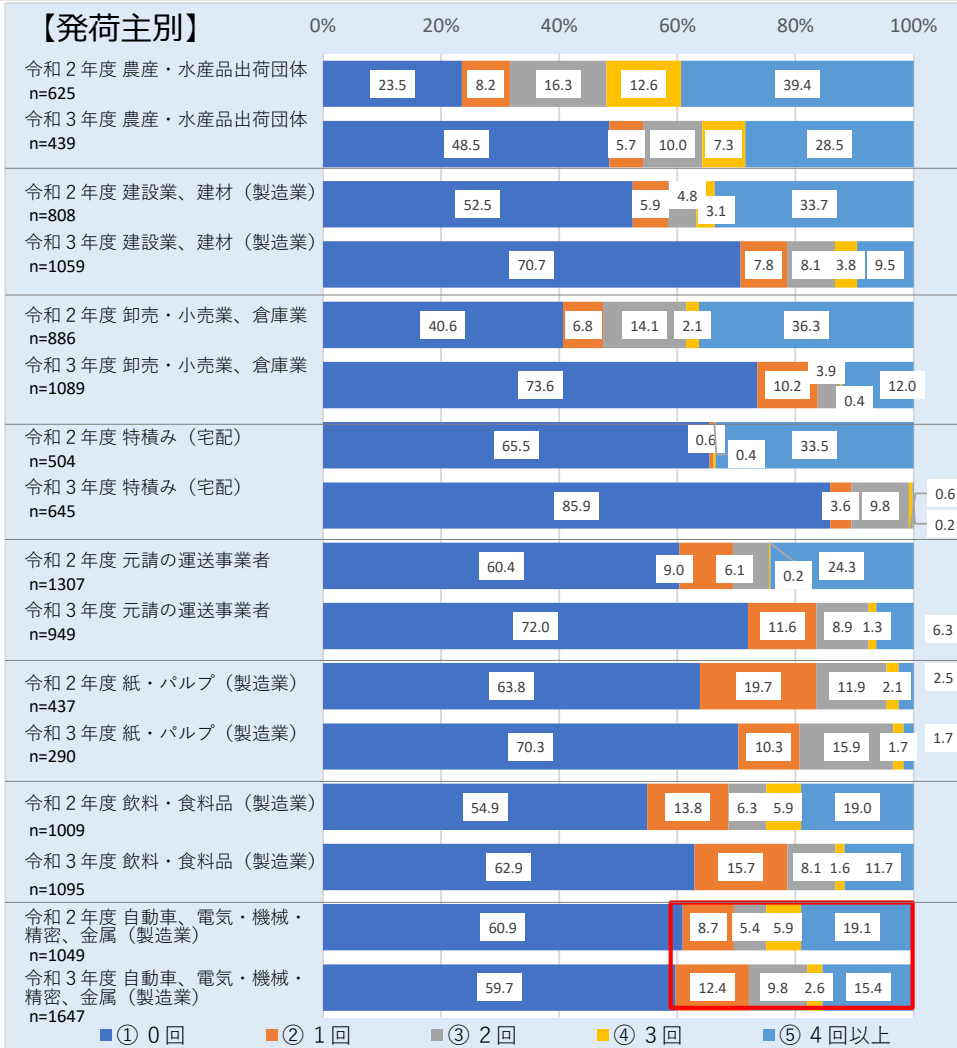
（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）より作成）



休日労働の回数 ②

- ▶ 発荷主別では、「1回以上」の割合は、自動車・電気・機械・精密・金属（製造業）（40.2%（+1.1%））で増加しているが、「3回以上」の割合はいずれも減少している。
- ▶ 車種別では、「1回以上」の割合は、小型トラック（12.1%（+5.4%））、トレーラー（58.8%（+10.6%））で増加しているが、「3回以上」の割合はいずれも減少している。
- ▶ 運行種別では、「1回以上」、「3回以上」の割合はいずれも減少している。

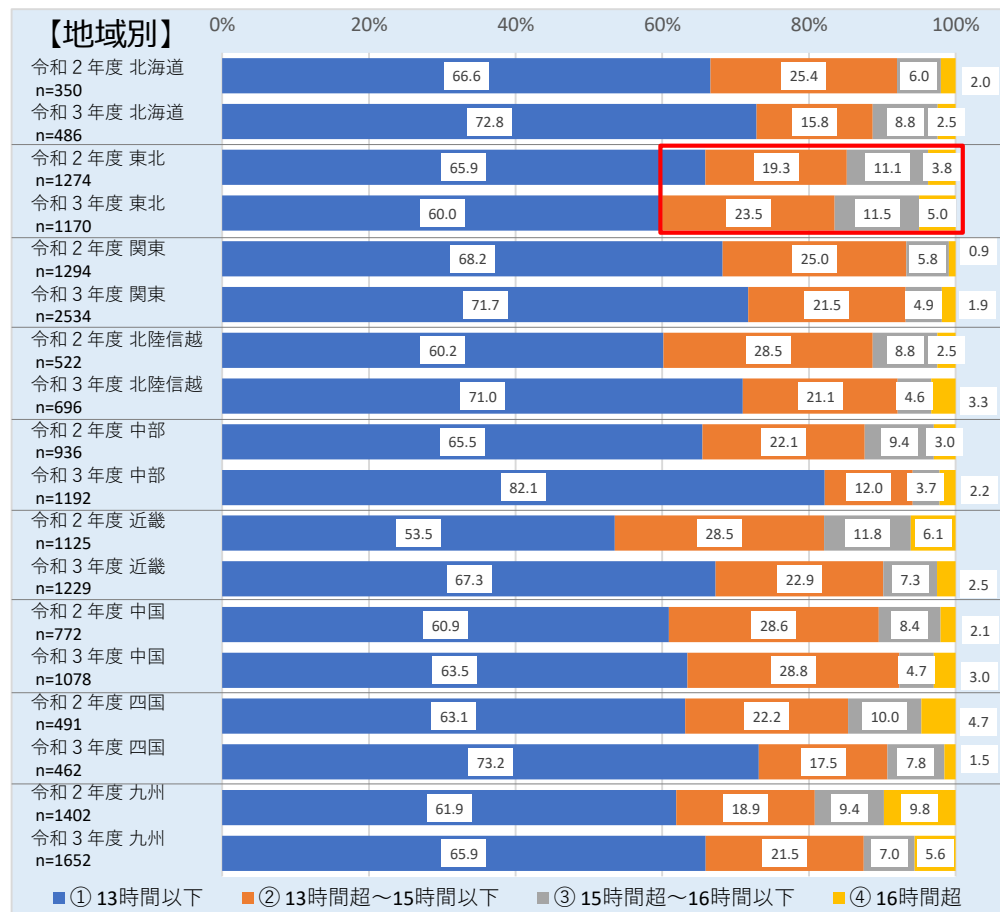
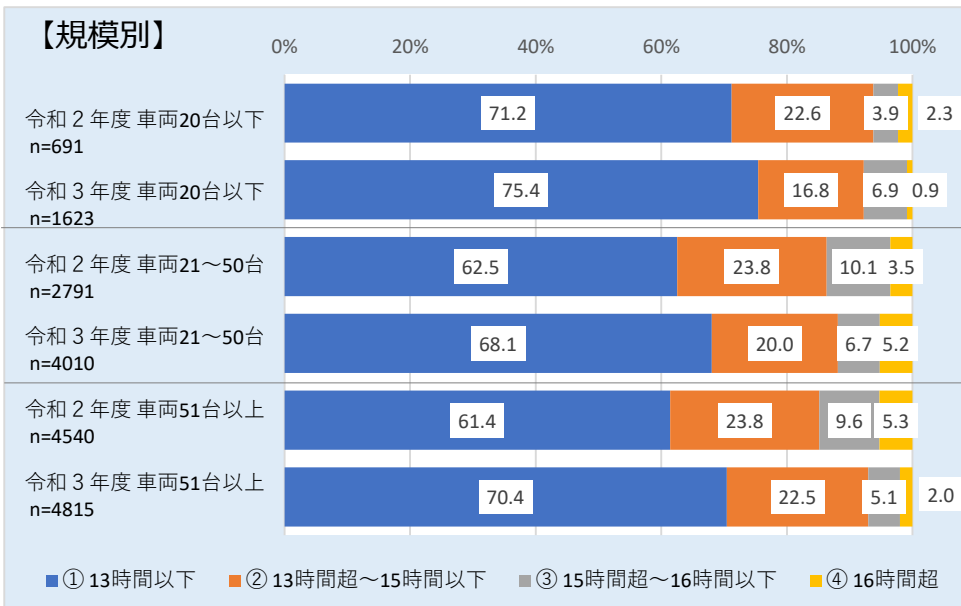
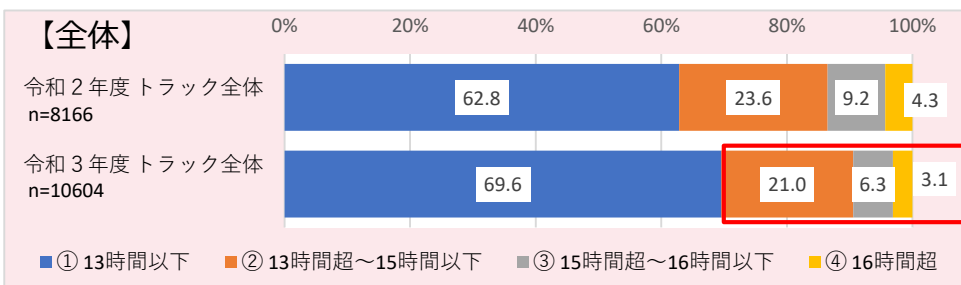
（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）より作成）



1日の拘束時間 ①

- ▶ 繁忙期の1日の拘束時間について、「13時間超」と回答した事業者の割合は、2年度調査に比べ全体として減少（30.4%（-6.7%））している。「16時間超」と回答した事業者の割合も減少（3.1%（-1.2%））している。
- ▶ 規模別では、「13時間超」の割合は、いずれも減少しているものの、「16時間超」の割合は車両21～50台では増加（5.2%（+1.7%））している。
- ▶ 地域別では、「13時間超」の割合は、東北（40.0%（+5.8%））で増加している。また、「16時間超」の割合は、北海道（2.5%（+0.5%））、東北（5.0%（+1.2%））、関東（1.9%（+1.0%））、北陸信越（3.3%（+0.8%））、中国（3.0%（+0.9%））で増加している。

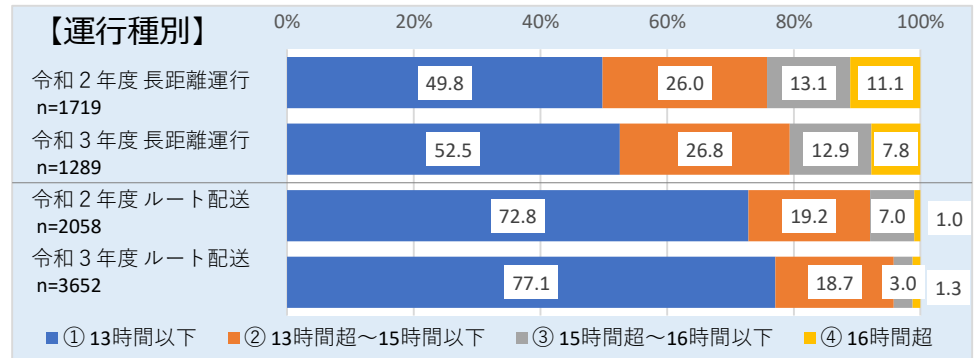
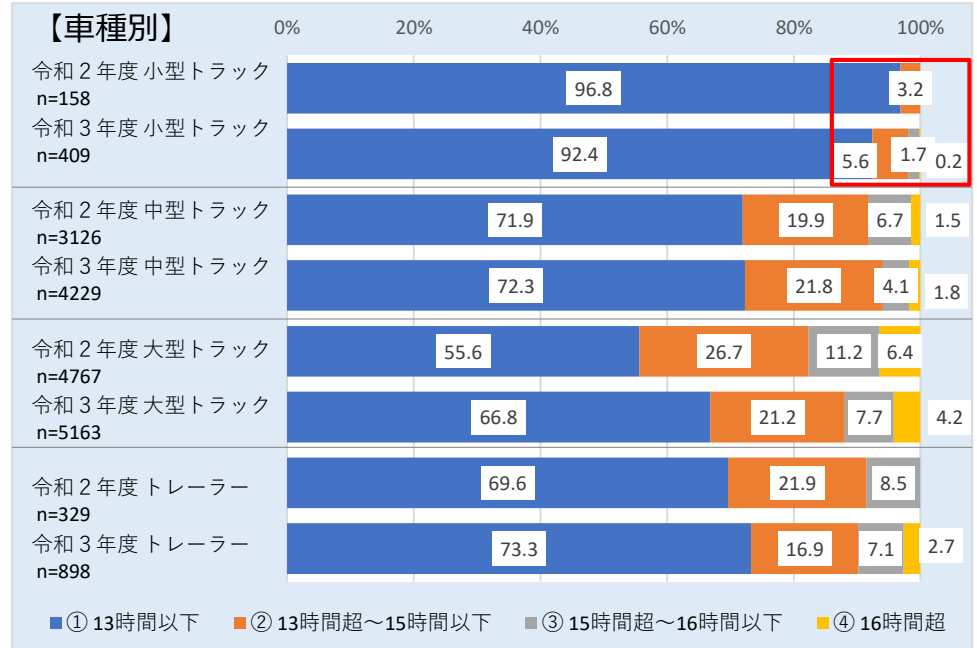
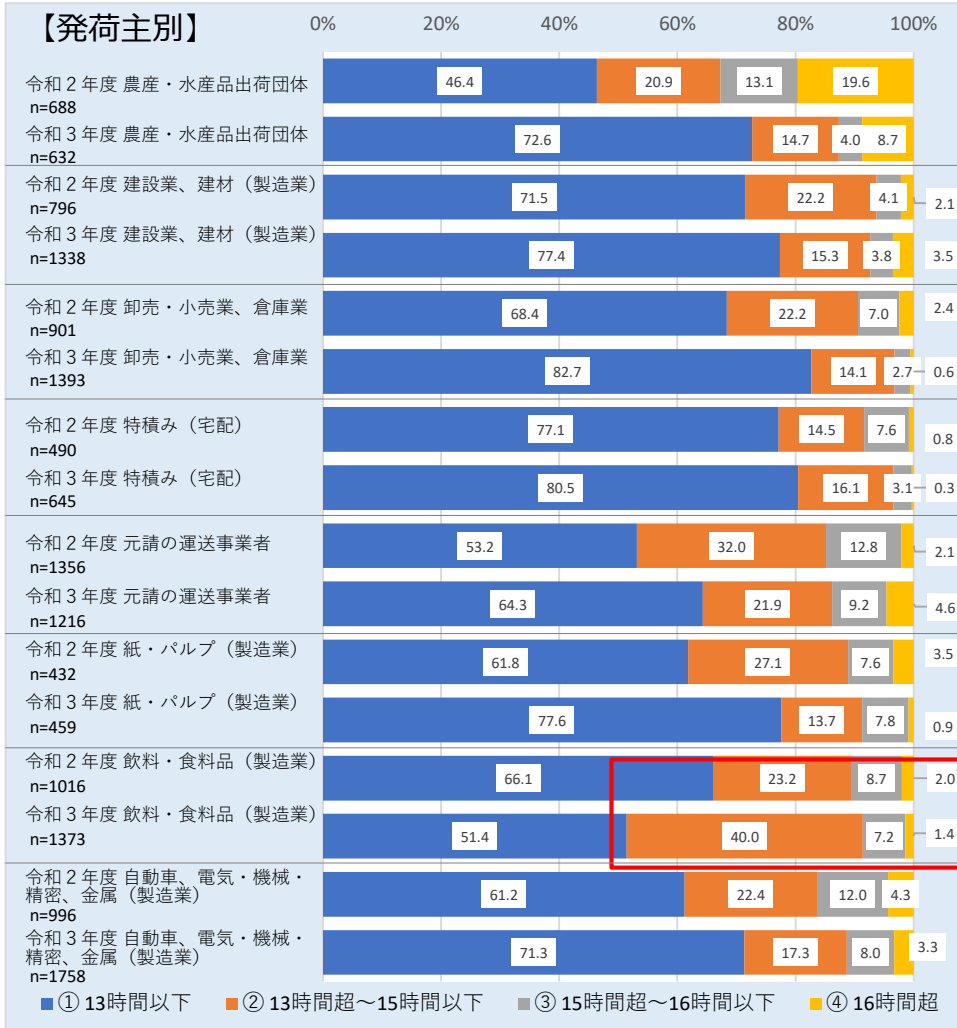
（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）より作成）



1日の拘束時間 ②

- ▶ 発荷主別では、「13時間超」の割合は、飲料・食料品（製造業）で増加（48.6%（+14.7%））している。また、「16時間超」の割合は、建設業・建材（製造業）（3.5%（+1.4%））、元請の運送事業者（4.6%（+2.5%））で増加している。
- ▶ 車種別では、「13時間超」の割合は、小型トラック（7.5%（+4.3%））で増加している。「16時間超」の割合は小型トラック（0.2%（+0.2%））、中型トラック（1.8%（+0.3%））、トレーラー（2.7%（+2.7%））で増加している。

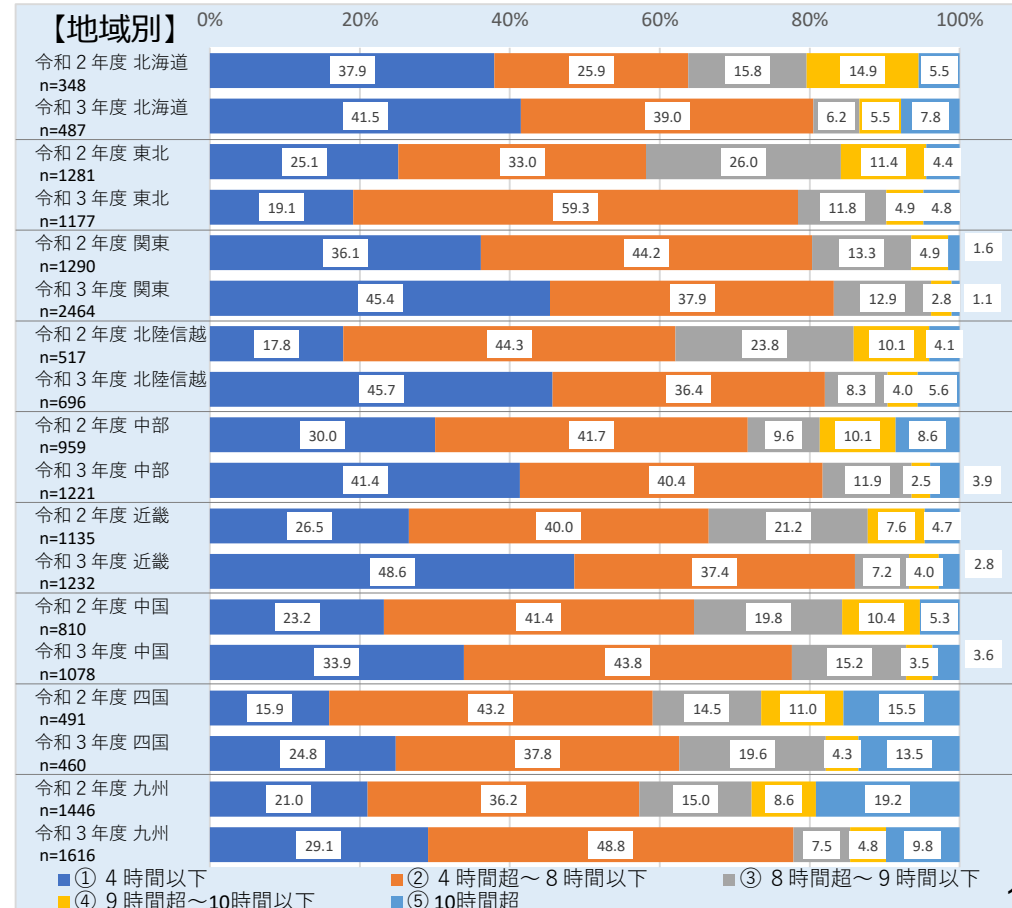
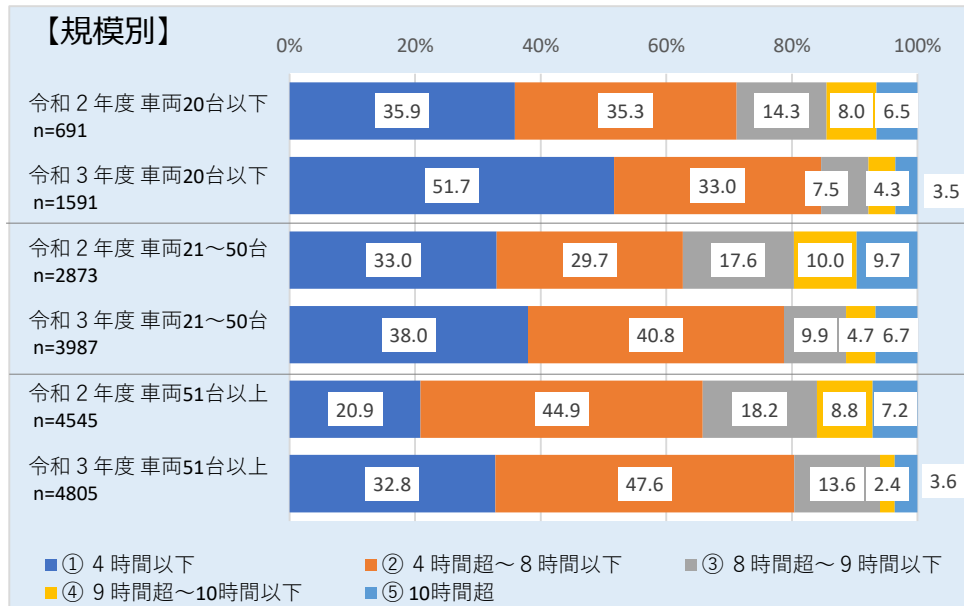
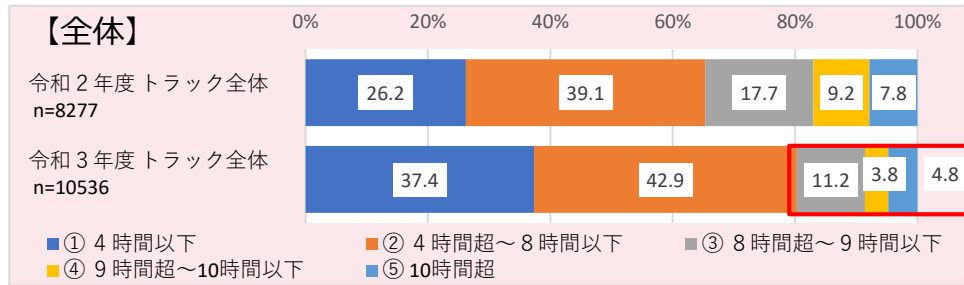
（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）より作成）



運転時間 ①

- ▶ 繁忙期の1日の運転時間について、「8時間超」と回答した事業者の割合は、2年度調査に比べ全体として減少（19.8%（-14.9%））している。「9時間超」と回答した事業者の割合も、8.6%（-8.4%）と減少している。
- ▶ 規模別では、「8時間超」、「9時間超」の割合はいずれも減少している。
- ▶ 地域別では、「8時間超」、「9時間超」の割合はいずれも減少している。

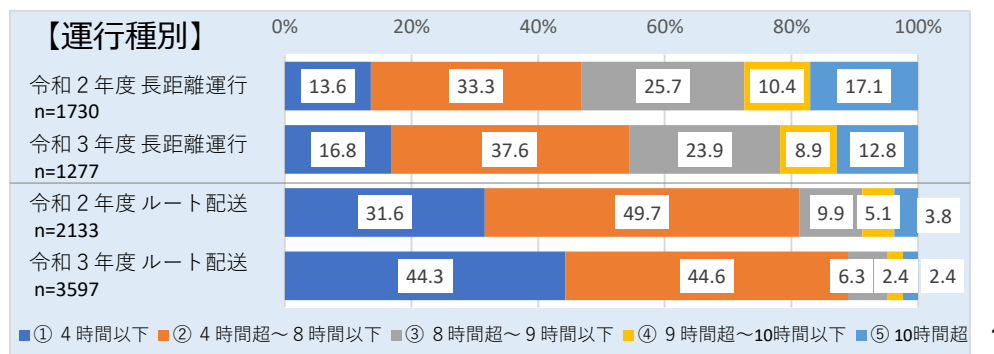
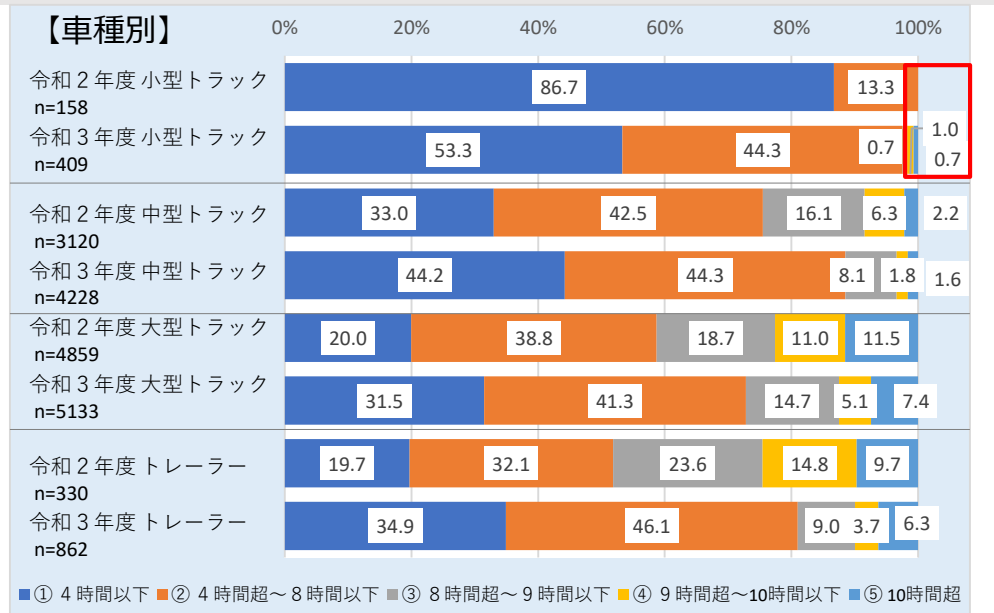
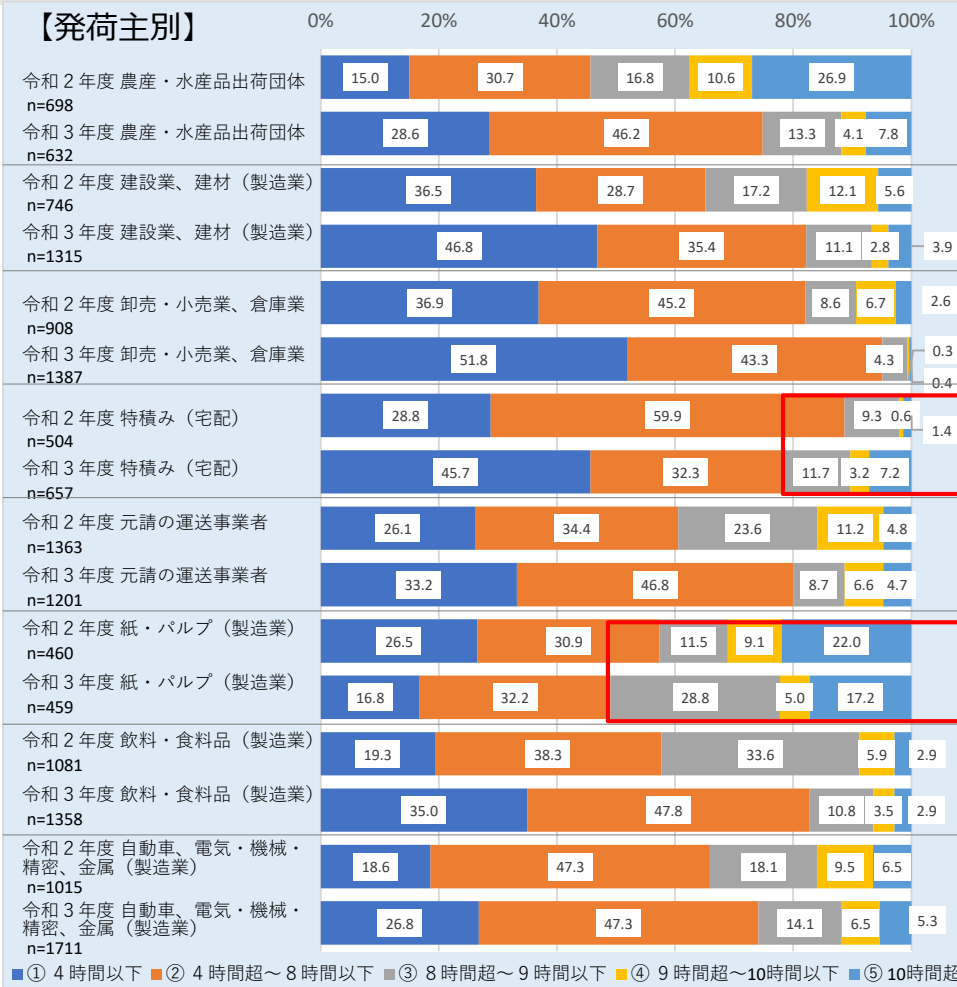
（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）より作成）



運転時間 ②

- ▶ 発荷主別では、「8時間超」の割合は、特積み（宅配）（22.1%（+10.8%））、紙・パルプ（製造業）（51.0%（+8.4%））で増加している。また、「9時間超」の割合は、特積み（宅配）（10.4%（+8.4%））で増加している。
- ▶ 車種別では、「8時間超」、「9時間超」の割合は、小型トラックでいずれも増加している。（2.4%（+2.4%））、1.7%（+1.7%））
- ▶ 運行種別では、「8時間超」、「9時間超」の割合はいずれも減少している。

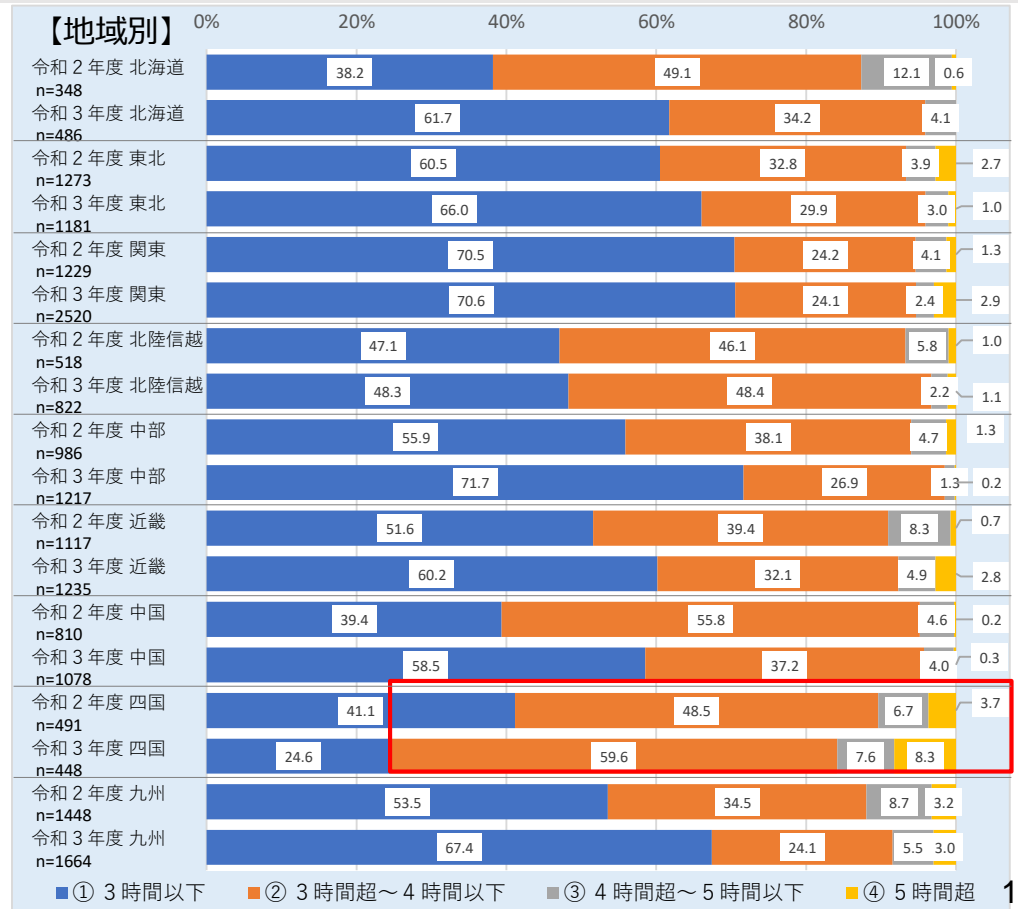
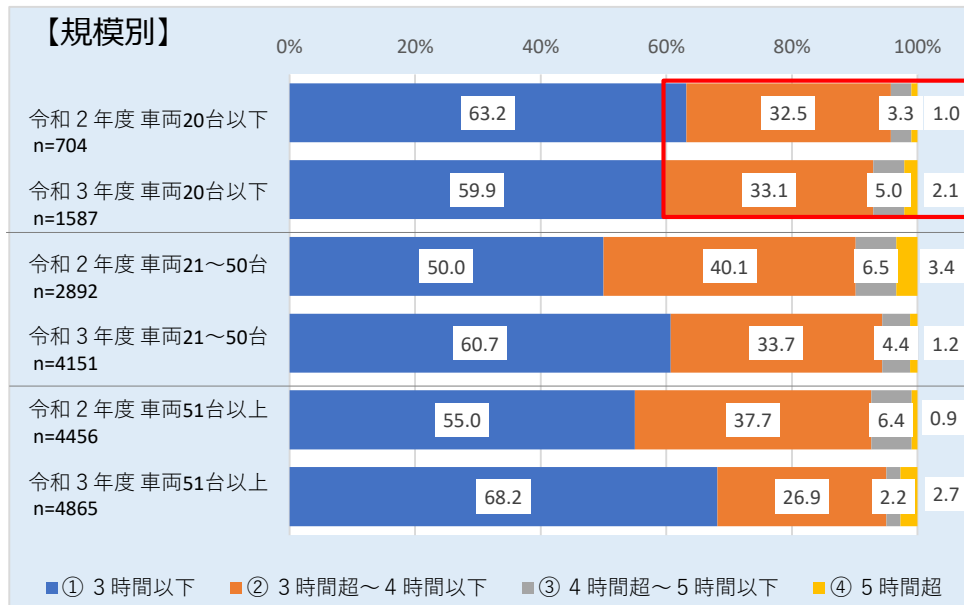
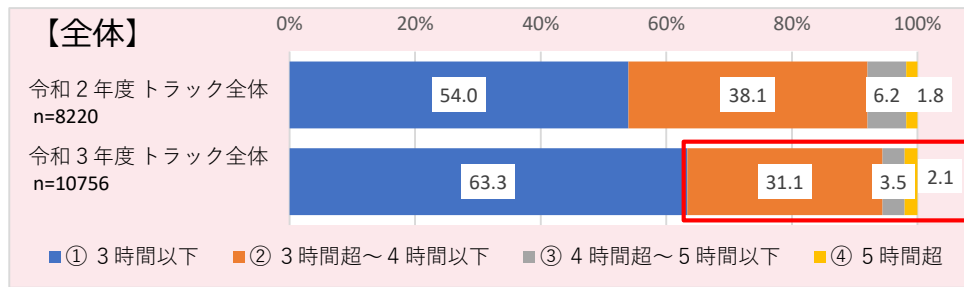
（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）より作成）



連続運転時間 ①

- ▶ 繁忙期の連続運転時間について、「3時間超」と回答した事業者の割合は、2年度調査に比べ全体として減少（36.7%（-9.4%））している。「4時間超」の割合も、5.6%（-2.4%）と減少している。
- ▶ 規模別では、「3時間超」、「4時間超」の割合は、車両20台以下でいずれも増加している。（40.2%（+3.4%）、7.1%（+2.8%））
- ▶ 地域別では、「3時間超」、「4時間超」の割合は、四国でいずれも増加している。（75.5%（+16.6%）、15.9%（+5.5%））

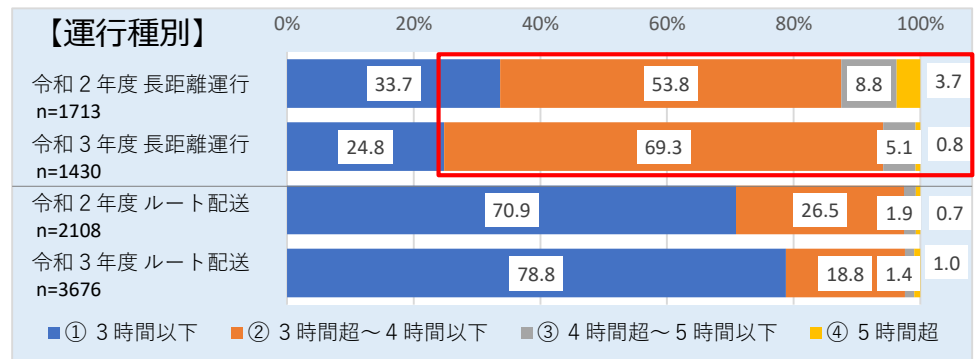
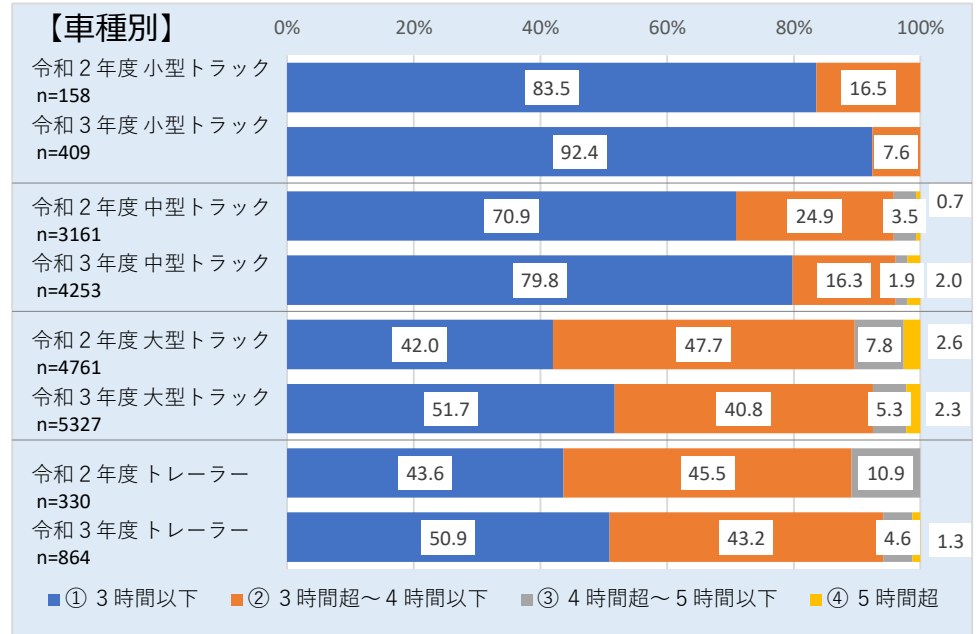
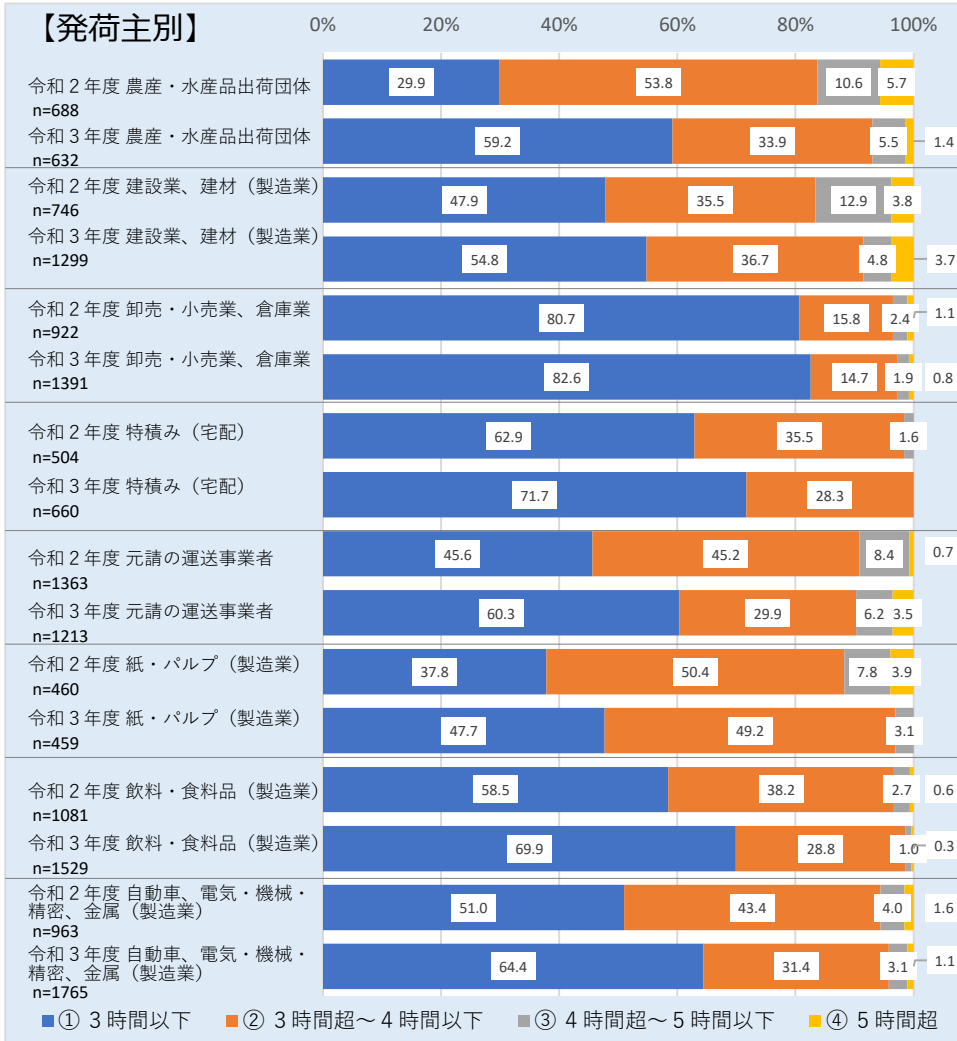
（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）より作成）



連続運転時間 ②

- ▶ 発荷主別では、「3時間超」の割合はいずれも減少しているものの、「4時間超」の割合は元請の運送事業者（9.7%（+0.6%））で増加している。
- ▶ 車種別では、「3時間超」、「4時間超」の割合はいずれも減少している。
- ▶ 運行種別では、「3時間超」の割合は、長距離運行で増加（75.2%（+8.9%））しているが、「4時間超」の割合はいずれも減少している。

（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）より作成）

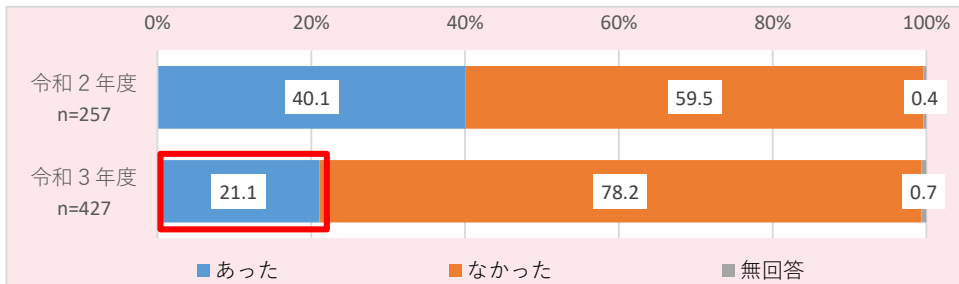


特例

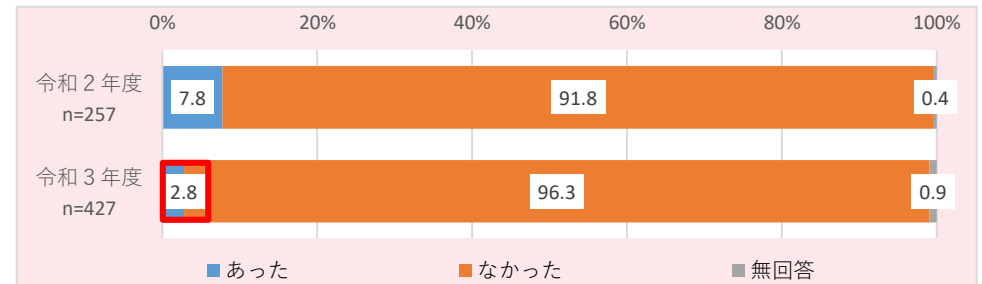
- ▶ 「休息期間分割特例」が適用される運行があったと回答した事業者の割合は、減少（21.1%（-19.0%））している。
- ▶ 「2人乗務特例」が適用される運行があったと回答した事業者の割合は、減少（3.7%（-4.5%））している。
- ▶ 「隔日勤務特例」が適用される運行があったと回答した事業者の割合は、減少（2.8%（-5.0%））している。
- ▶ 「フェリー乗船の特例」が適用される運行があったと回答した事業者の割合は、減少（7.5%（-8.8%））している。

（令和2年度及び令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）より作成）

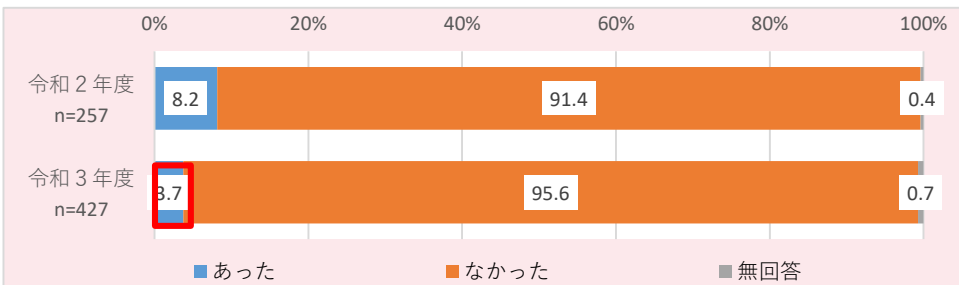
休息期間分割の特例が適用される運行



隔日勤務の特例が適用される運行



2人乗務の特例が適用される運行



フェリー乗船の特例が適用される運行

