

自動車運転者の労働時間等に係る 実態調査結果（概要）

1 実態調査の実施について（概要）

- 自動車運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死防止の観点から、働き方改革関連法施行後5年の特例適用までの間、速やかに改善基準告示の見直しを検討するよう求められた^(※1)ところ。

(※1) 平成30年5月25日付け衆議院厚生労働委員会附帯決議、同年6月28日付け参議院厚生労働委員会附帯決議

- 自動車運転者の多様な勤務実態や、業務の特性を踏まえた基準を定めるため、**令和2年10月に全国の貨物自動車運送・旅客自動車運送事業者、自動車運転者を対象に実態調査を実施し、同調査の結果を踏まえ、改善基準告示見直しの議論を行うもの。**

(1) 実態調査の調査対象について

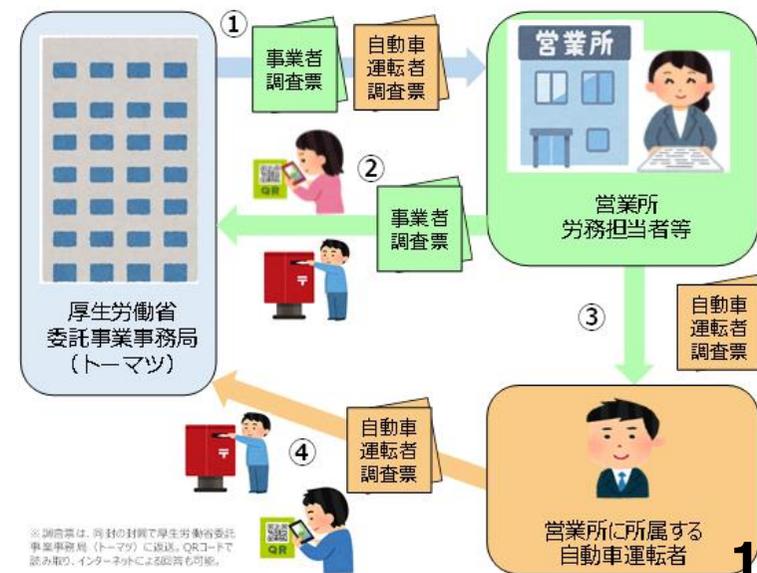
3業態合計で、全国で**1,293の事業場**、**9,590名の自動車運転者**を対象に実態調査を実施した。

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

(2) 回答状況について

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

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



2 実態調査の調査内容について（ハイヤー・タクシー）

事業者調査

I 営業所の概要

営業所の所在地、主たる事業内容、従業員数及び自動車運転者数、給与体系別の自動車運転者数、保有する車両の台数（ハイヤー・タクシー）、タコグラフの搭載状況、「働きやすい職場認証制度」の申請の有無、運行管理に従事する者の数、労働組合の有無、36協定の締結状況、協定に基づく1箇月の拘束時間の延長状況

II 自動車運転者の拘束時間等

1日の拘束時間、1箇月の拘束時間、1年間の拘束時間、1日の時間外労働時間、1日の休憩時間、1日の拘束時間が16時間を超えた回数、法定休日労働の回数、2暦日の拘束時間、2暦日の拘束時間が24時間を超えた回数

III 改善基準告示の内容

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

IV その他

改善基準告示を遵守する上での課題、現在の同告示の内容及び改定についての意見等

自動車運転者調査

I 自動車運転者自身のこと

性別、年齢、雇用形態、勤務先での勤続年数、自動車運転者としての経験年数、車庫待ち等の運転者か否か、勤務時間帯、労働組合への加入の有無、給与体系、年収

II 疲労度に影響のある事項

運転業務の疲労度に影響のある事項、車両性能の向上が疲労度に及ぼす影響

III 休息期間の過ごし方

最も忙しかった日の休息期間とその内訳

IV 改善基準告示に対する認識

改善基準告示の各基準の認識

V 自身の拘束時間等の状況及び改善基準告示の内容

繁忙期における1日の最長の拘束時間、1箇月の拘束時間、拘束時間に含まれていない時間の内訳、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）、収入と長時間労働の関係性

VI その他の事項

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、同告示の規制を強めたほうが良いと考える項目、拘束時間短縮や休息期間が長くなることの利点、現在の同告示の内容及び改定についての意見

2 実態調査の調査内容について（トラック）

事業者調査

I 営業所の概要

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

II 自動車運転者の拘束時間等

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

III 改善基準告示の特例等の利用状況

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

IV 改善基準告示の内容

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

V その他

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

自動車運転者調査

I 自動車運転者自身のこと

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

II 疲労度に影響のある事項

運転業務の疲労度に影響のある事項、車両性能の向上が疲労度に及ぼす影響

III 休息期間の過ごし方

最も忙しかった日の休息期間とその内訳

IV 改善基準告示に対する認識

改善基準告示の各基準の認識

V 自身の拘束時間等の状況及び改善基準告示の内容

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

VI その他の事項

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

2 実態調査の調査内容について（バス）

事業者調査

I 営業所の概要

営業所の所在地、従業員数及び自動車運転者数、保有する車両の内訳と台数、タコグラフの搭載状況、運行管理に従事する者の数、貸切バス事業者安全性評価認定の有無、「働きやすい職場認証制度」の申請の有無、労働組合の有無、36協定の締結状況、協定に基づく4週間の拘束時間の延長状況、自動車運転者の人手不足感

II 自動車運転者の拘束時間等

1日の拘束時間、4週平均の1週当たりの拘束時間、1年間の拘束時間、最長の連続運転時間、1運行の運転時間、1日の時間外労働時間、1日の休憩時間、1日の拘束時間が15時間を超えた回数、法定休日労働の回数、中間解放を拘束時間を含めているか、中間解放時間の課題

III 改善基準告示の特例等の利用状況等

特例の利用状況（休息期間分割・2人乗務・隔日勤務・フェリー乗船の状況）、振替輸送等の有無と改善基準告示違反の状況、道路渋滞等による遅延と同告示違反の状況

IV 改善基準告示の内容

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

V その他

改善基準告示を遵守する上での課題、運行管理を4週間毎に行うことに対する支障、同告示の規制を強めたほうが良いと考える項目、現在の同告示の内容及び改定についての意見等

自動車運転者調査

I 自動車運転者自身のこと

性別、年齢、雇用形態、勤務先での勤続年数、自動車運転者としての経験年数、労働組合への加入の有無、年収

II 疲労度に影響のある事項

運転業務の疲労度に影響のある事項、車両性能の向上が疲労度に及ぼす影響

III 休息時間の過ごし方

最も忙しかった日の休息期間とその内訳

IV 改善基準告示に対する認識

改善基準告示の各基準の認識

V 自身の拘束時間等の状況及び改善基準告示の内容

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

VI その他の事項

事業主による改善基準告示の遵守を意識した運行計画の作成の有無、旅行代理店等エージェントの協力の有無、改善基準告示の規制を強めたほうが良いと考える項目、拘束時間短縮や休息期間が長くなることによる利点、現在の改善基準告示の内容及び改定についての意見

第1章 調査の概要

1. 背景・目的

2. 調査方法

- (1) アンケート調査
- (2) ヒアリング調査

3. 調査対象

- (1) 対象
- (2) アンケート調査回収状況
- (3) 報告書に掲載するグラフについて
- (4) 調査項目
- (5) 調査対象期間の考え方について

第2章 調査結果

1. 回答者の属性

- (1) 事業者
- (2) 自動車運転者

2. 拘束時間等に関する状況

- (1) 1日の拘束時間
- (2) 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間
- (3) 1日の拘束時間を延長した回数
- (4) 休息期間
- (5) 1ヶ月の拘束時間
- (6) 1年間の拘束時間
- (7) 運転時間
- (8) 連続運転時間
- (9) 時間外労働時間
- (10) 法定休日の状況
- (11) 休憩時間

3. 特例等に関する状況

- (1) 特例（トラック、バス）
- (2) 鉄道代行輸送及び振替輸送（バス）
- (3) 道路渋滞等の遅延（バス）

4. 改善基準告示について問題と感ずる事項

- (1) 問題があると感じる事項

5. 改善基準告示の認知

6. 改善基準告示を遵守することが難しい理由

7. 需要があるにも関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

- (1) 経験の有無

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

- (1) 経験の有無

9. 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く考える項目

- (1) 規制を強めた方が良く考える項目

11. 現在の改善基準告示の内容や改善基準告示の改定等に関連する意見

第3章 資料編

3 実態調査結果概要（1日の拘束時間の実態について）

【事業者調査】

- 繁忙期（※1）において、1日の拘束時間が「13時間以下」の割合は、全業態で6割を超えており、ハイヤー・タクシー（※2）が79.4%、トラックが62.8%、バス（※3）が67.1%であった。
- 繁忙期において、1日の拘束時間が「16時間超」の割合は、全業態で1割未満であり、ハイヤー・タクシーが1.5%、トラックが4.3%、バスが1.5%であった。

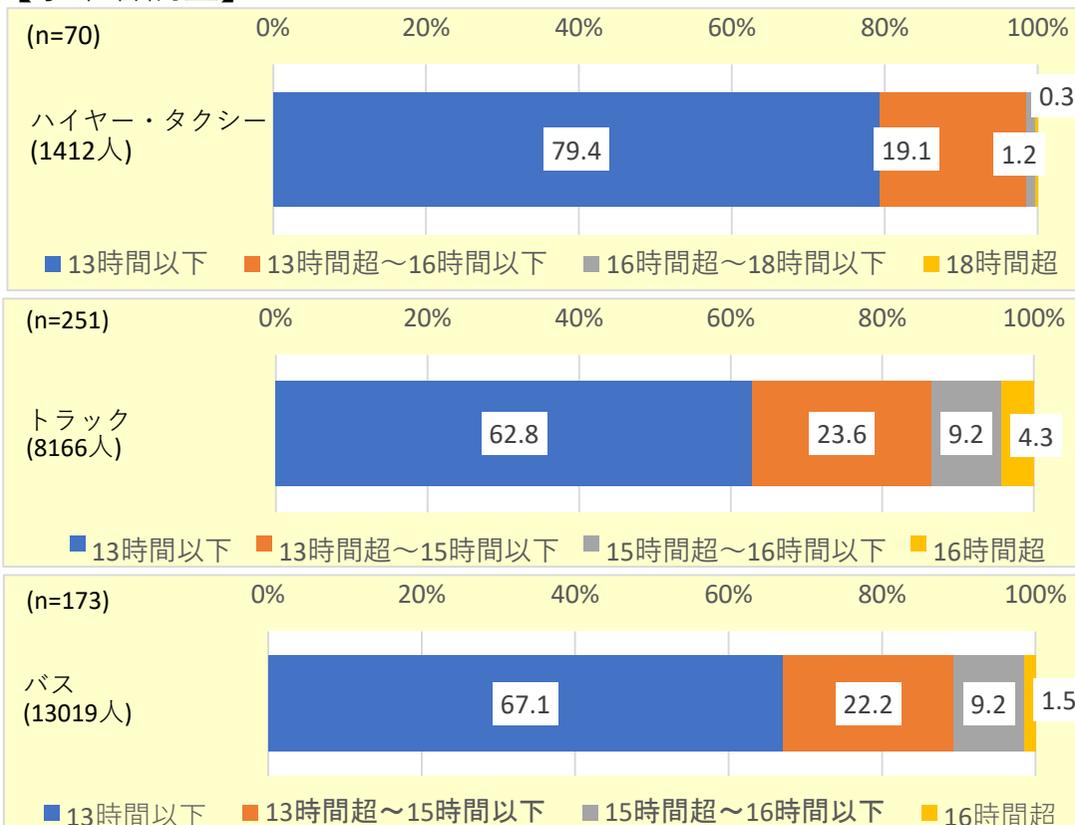
（※1）ハイヤー・タクシーでは2019年12月、トラックでは2019年の最も忙しかった月、乗合バスでは2019年10月、貸切バスでは2019年の最も忙しかった月を対象として調査。以下、本資料において同じ。
 （※2）ハイヤー・タクシーは、日勤勤務者に係るもののみ記載。以下、本資料において同じ。
 （※3）バスは、乗合（一般、高速）及び貸切を調査では確認しているものの、全体の合計値のみを記載。以下、本資料において同じ。

【自動車運転者調査】

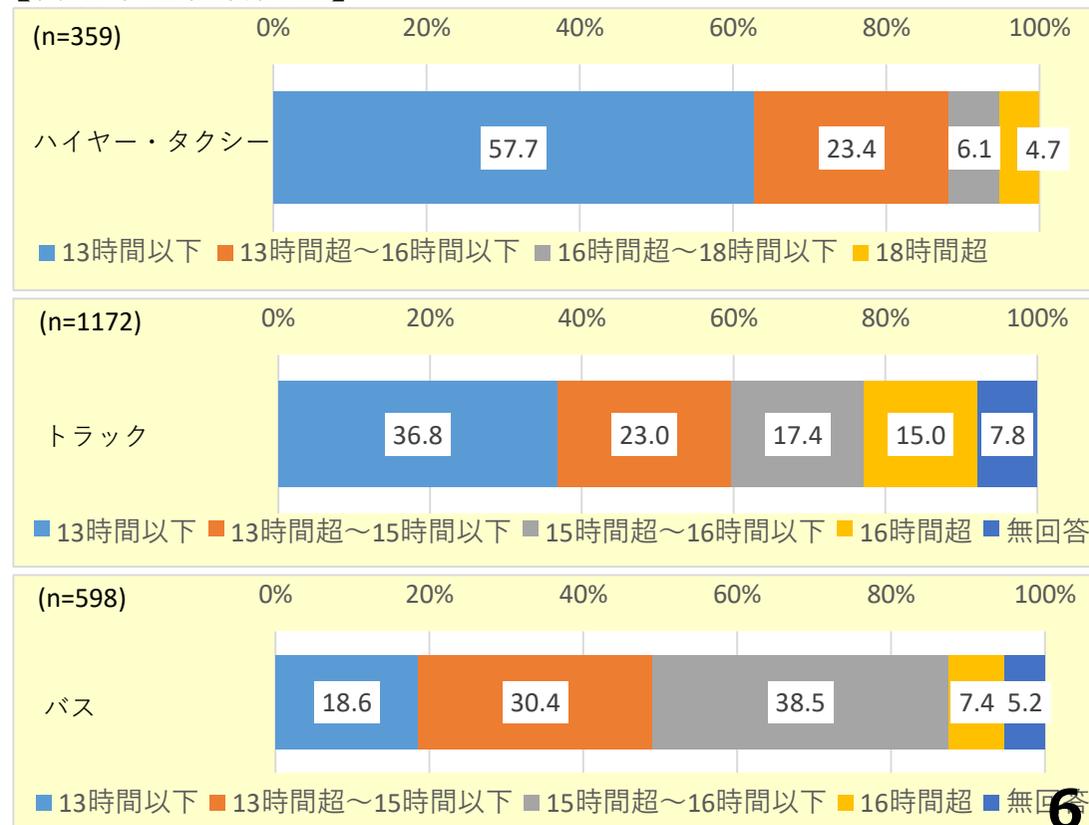
- 最も忙しかった1日における拘束時間（※4）が「13時間以下」の割合は、ハイヤー・タクシーが57.7%、トラックが36.8%、バスが18.6%であった。
- 最も忙しかった1日における拘束時間が「16時間超」の割合は、ハイヤー・タクシーが10.8%、トラックが15.0%、バスが7.4%であった。

（※4）2019年1月から12月までにおいて、最も忙しかった日をいう。以下、本資料において同じ。

【事業者調査】



【自動車運転者調査】



3 実態調査結果概要（適切と思う1日の拘束時間について）

【事業者調査（※5）】

○ 事業者が適切と思う（※6）1日における拘束時間について、「13時間超」の割合は、トラックでは78.9%、バスでは60.0%であった。

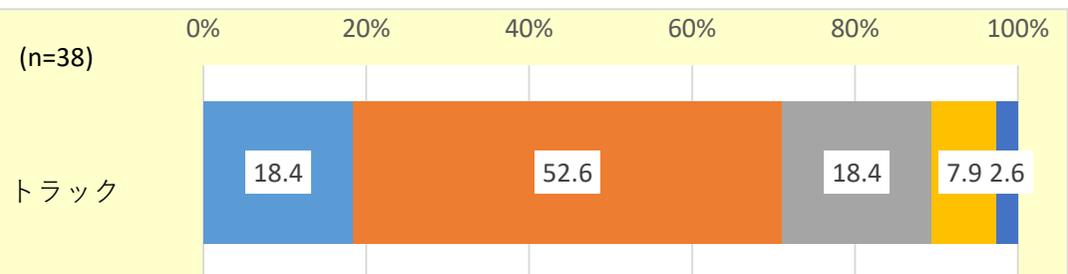
（※5）n=10以下の図表については掲載せず。以下、本資料において同じ。

（※6）「適切と思う時間」は、実態調査において、「改善基準告示において問題があると感じる項目」について選択し、回答した数を取りまとめている。以下、本資料において同じ。

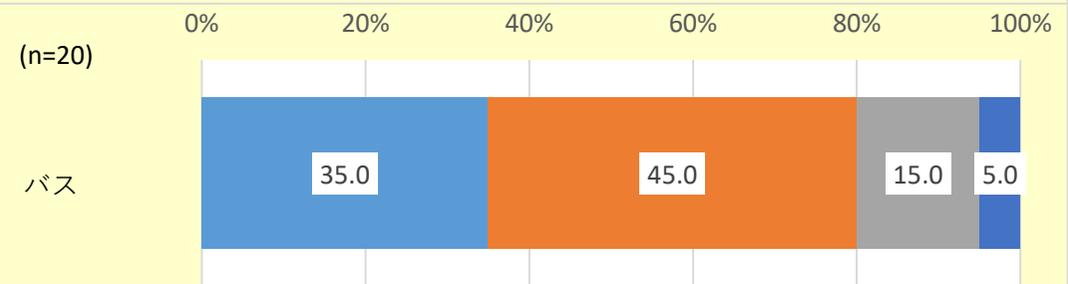
【自動車運転者調査】

○ 自動車運転者が適切と思う1日における拘束時間について、「13時間以下」の割合は、全業態で6割を超えており、ハイヤー・タクシーでは90.7%、トラックでは67.8%、バスでは97.4%であった。

【事業者調査】



■ 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

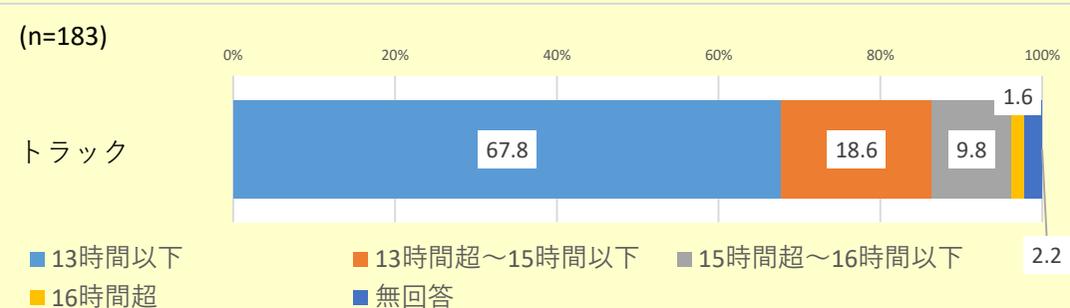


■ 13時間以下 ■ 13時間超～15時間以下 ■ 15時間超～16時間以下 ■ 16時間超 ■ 無回答

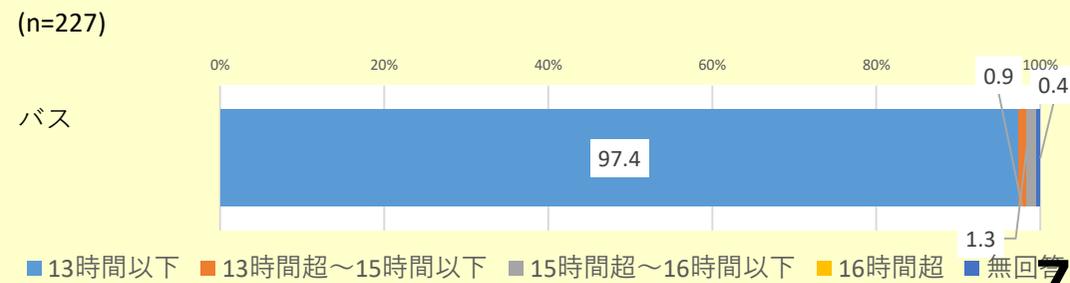
【自動車運転者調査】



■ 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



■ 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



■ 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

3 実態調査結果概要（休息期間の実態と適切と思う休息期間について）

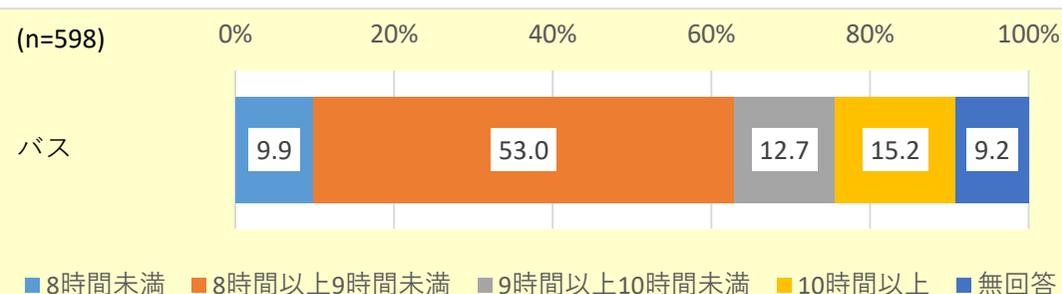
【自動車運転者の休息期間の実態について】

- 最も忙しかった日における休息期間が「8時間以上」の割合は、全業態で7割を超えており、ハイヤー・タクシーでは70.8%、トラックでは71.3%、バスでは80.9%であった。

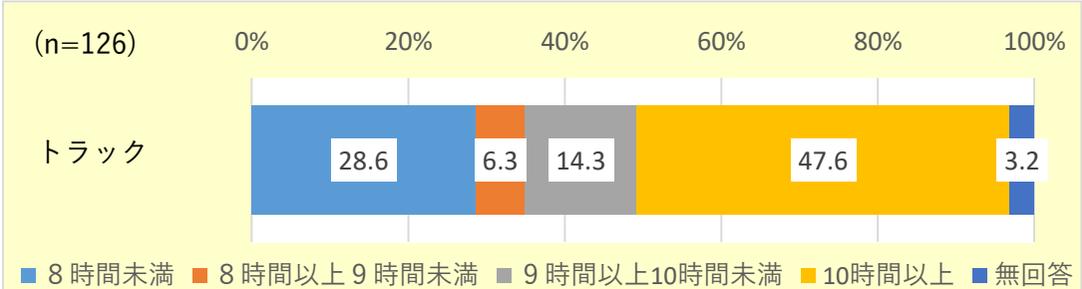
【自動車運転者の適切と思う休息期間について】

- 自動車運転者が適切と思う休息期間が「8時間以上」の割合は、全業態で6割を超えており、ハイヤー・タクシーでは60.3%、トラックでは68.2%、バスでは99.3%であった。そのうち「10時間以上」の割合は、全業態で最も高い割合であり、ハイヤー・タクシーでは37.7%、トラックでは47.6%、バスでは82.7%であった。

【自動車運転者調査：休息期間の実態】



【自動車運転者調査：適切と思う休息期間】



3 実態調査結果概要（1ヶ月の拘束時間の実態について）

【事業者調査】

○ 繁忙期において、1ヶ月の最大拘束時間（※7）を超えた割合は、ハイヤー・タクシーが0%、トラックが5.2%、バスが2.8%であった。

（※7）ハイヤー・タクシーでは「322時間」、トラックでは「320時間」、バスでは4週平均1週「71.5時間」。以下、本資料において同じ。

○ 繁忙期において、1ヶ月の拘束時間が限度時間（※8）以下である割合は、全業態で8割を超えており、ハイヤー・タクシーが98.1%、トラックが81.7%、バスが88.1%であった。なお、「275時間未満」の割合は、全業態で5割を超えており、ハイヤー・タクシーが82.1%、トラックが56.4%、バスが78.0%であった。

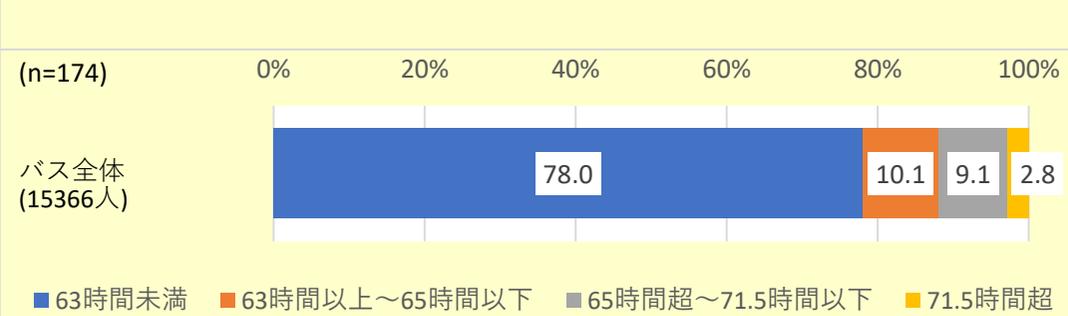
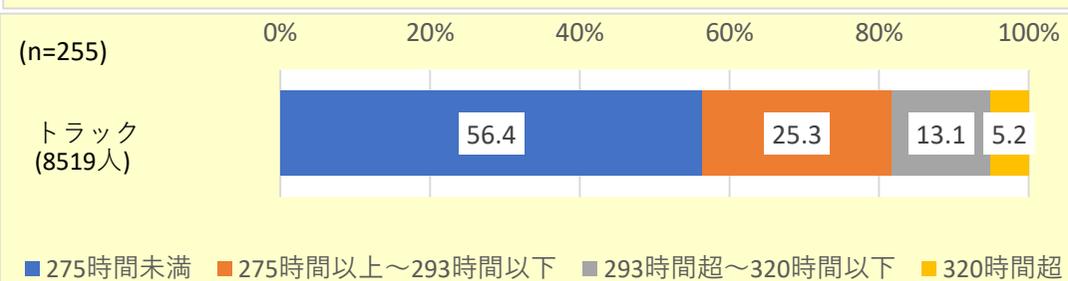
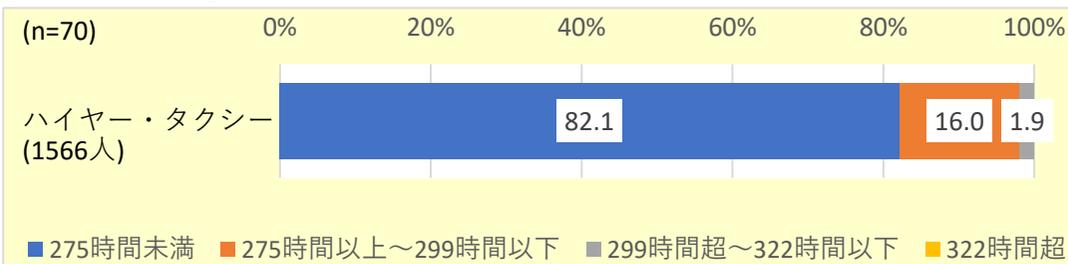
（※8）ハイヤー・タクシーでは「299時間」、トラックでは「293時間」、バスでは「65時間未満」。以下、本資料において同じ。

【自動車運転者調査】

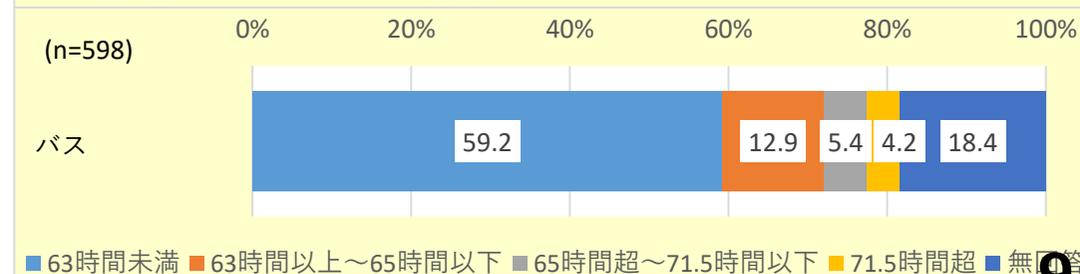
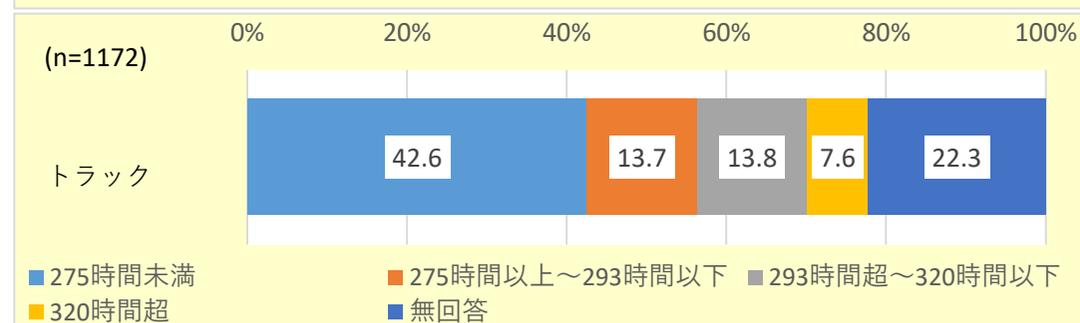
○ 最も忙しかった1ヶ月における拘束時間の限度を超えていた割合は、ハイヤー・タクシーが5.5%、トラックが21.4%、バスが9.6%であった。

○ 最も忙しかった1ヶ月における拘束時間が「275時間未満」の割合は、全業態で5割を超えており、ハイヤー・タクシーが53.5%、トラックが42.6%、バスが59.2%であった。

【事業者調査】



【自動車運転者調査】



3 実態調査結果概要（適切と思う1ヶ月の拘束時間について）

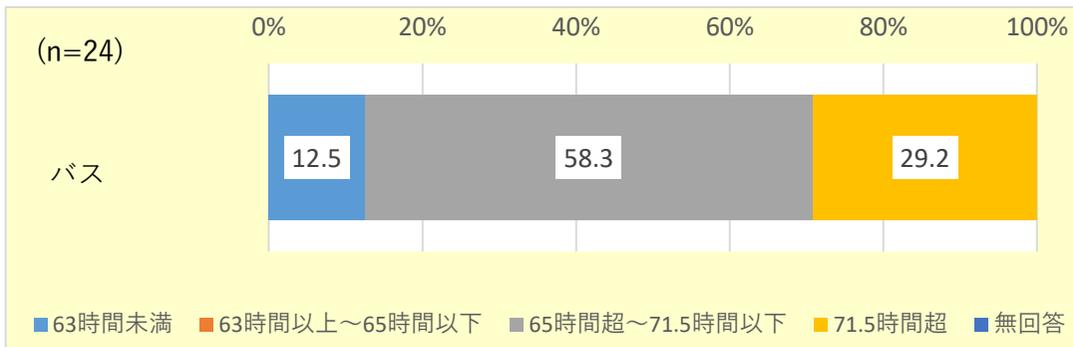
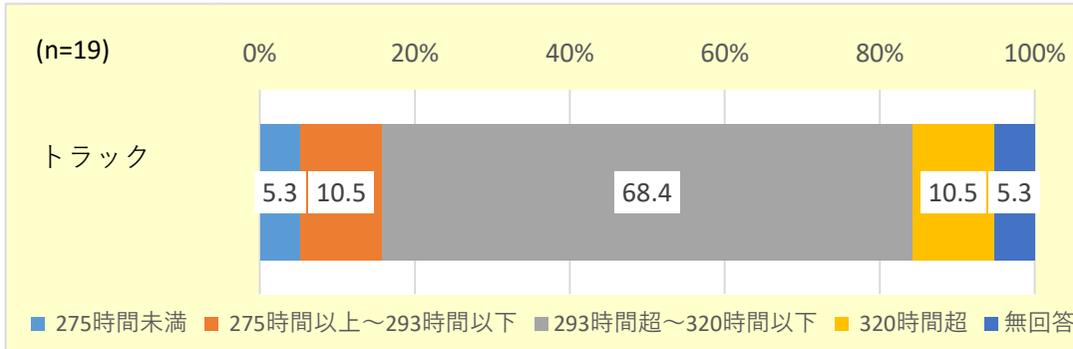
【事業者調査】

- 事業者が適切と思う1ヶ月における拘束時間について、1ヶ月の拘束時間の限度時間を超えていた割合は、全業態で7割を超えており、トラックでは78.9%、バスでは87.5%であった。
- 事業者が適切と思う1ヶ月における拘束時間について、「275時間未満」の割合は、トラックでは5.3%、バスでは12.5%であった。

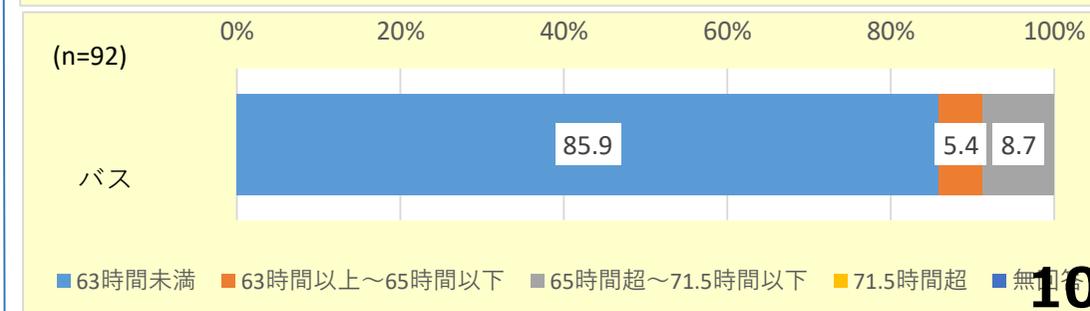
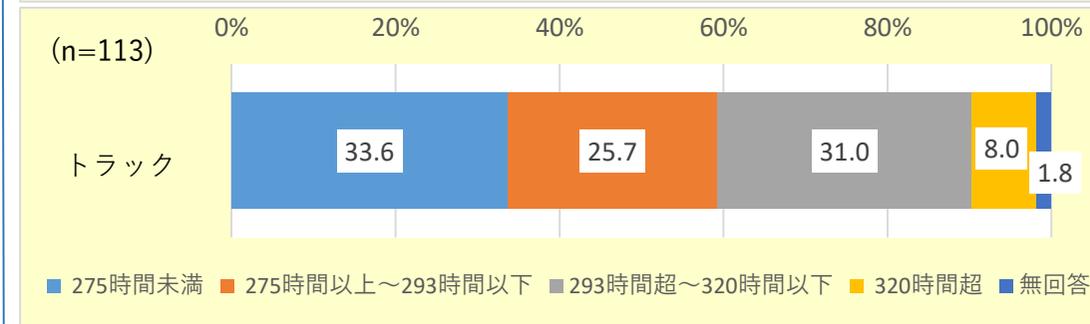
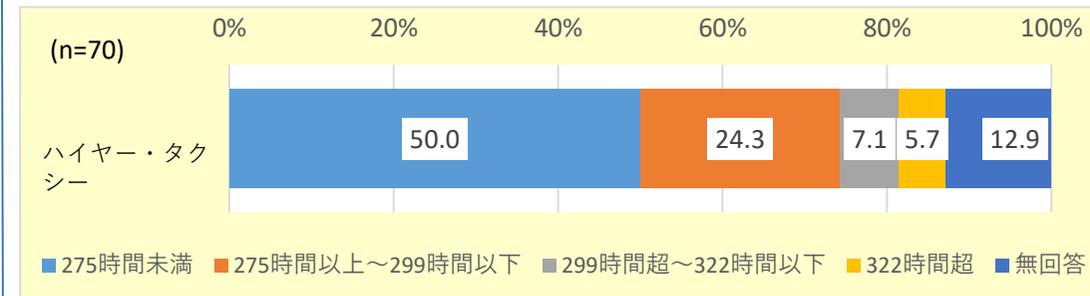
【自動車運転者調査】

- 自動車運転者が適切と思う1ヶ月における拘束時間について、1ヶ月の拘束時間の限度時間を超えていた割合は、ハイヤー・タクシーでは12.8%、トラックでは39.0%、バスでは8.7%であった。
- 自動車運転者が適切と思う1ヶ月における拘束時間について、「275時間未満」の割合は、ハイヤー・タクシーでは50.0%、トラックでは33.6%、バスでは85.9%であった。

【事業者調査】



【自動車運転者調査】



3 実態調査結果概要（1年の拘束時間の実態について）

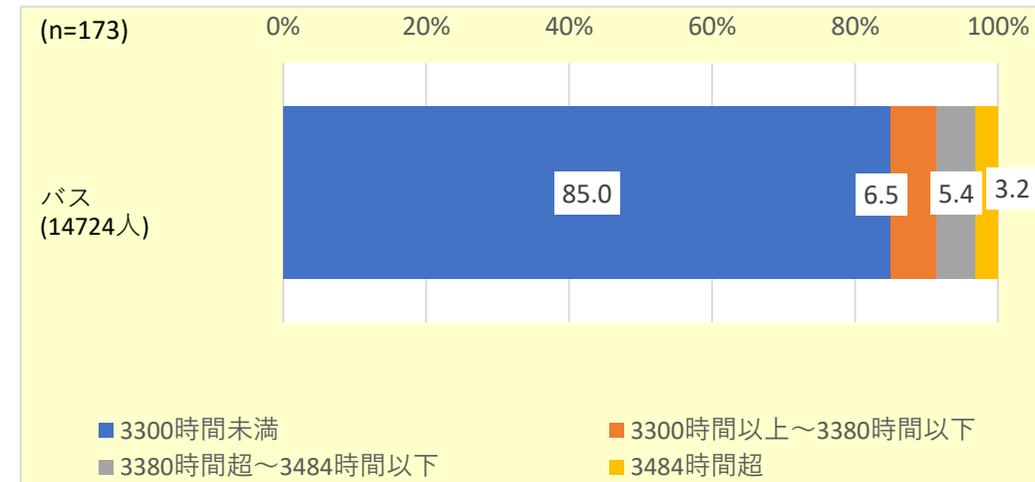
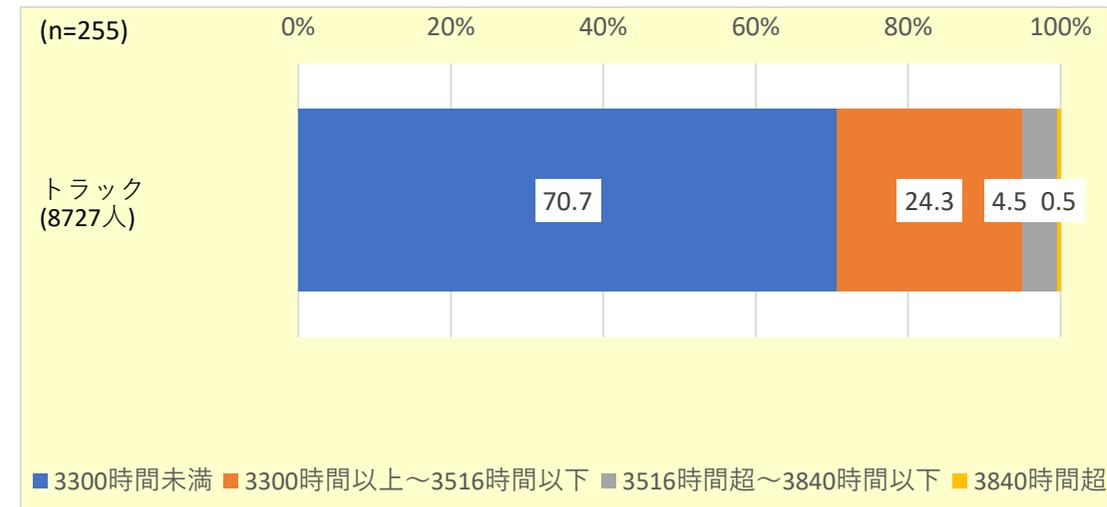
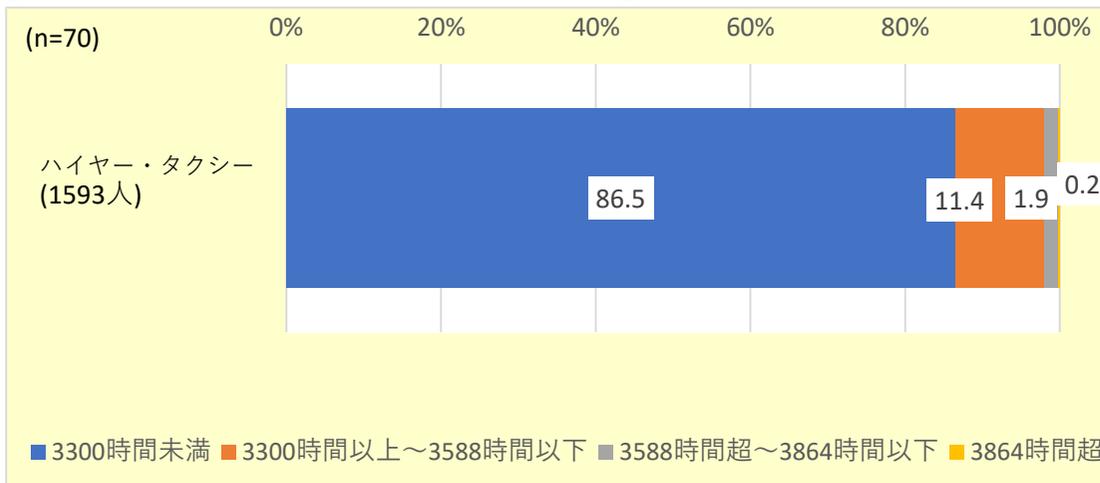
【事業者調査】

- 1年の拘束時間の限度時間（※9）を超えていた割合は、全業態で1割未満であり、ハイヤー・タクシーが2.1%、トラックが5.0%、バスが3.2%であった。

（※9）ハイヤー・タクシーの場合、日勤1ヶ月当たり299時間×12ヶ月=3,588時間
 トラックの場合、1年3,516時間
 バスの場合、（16週×71.5時間）+（36週×65時間）=3,484時間

- 1年の拘束時間が「3,300時間未満」の割合は、全業態で7割を超えており、ハイヤー・タクシーが86.5%、トラックが70.7%、バスが85.0%であった。

【事業者調査：1年の拘束時間の実態】



3 実態調査結果概要（連続運転時間の実態について）

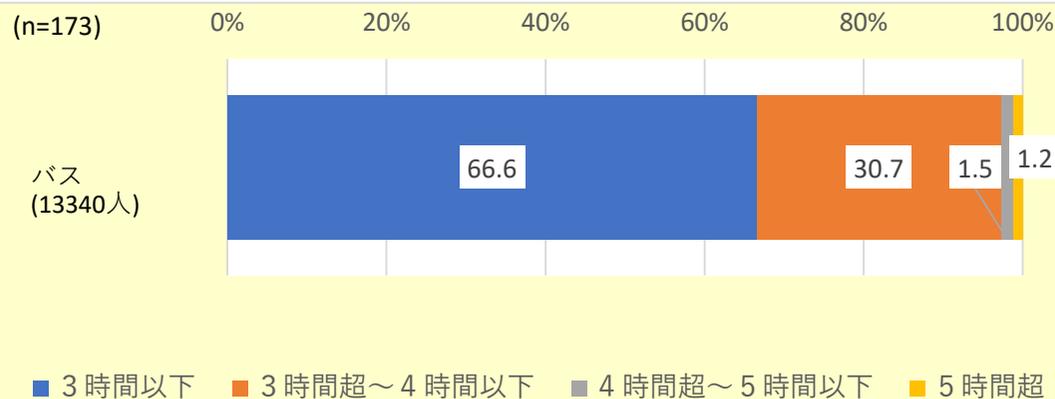
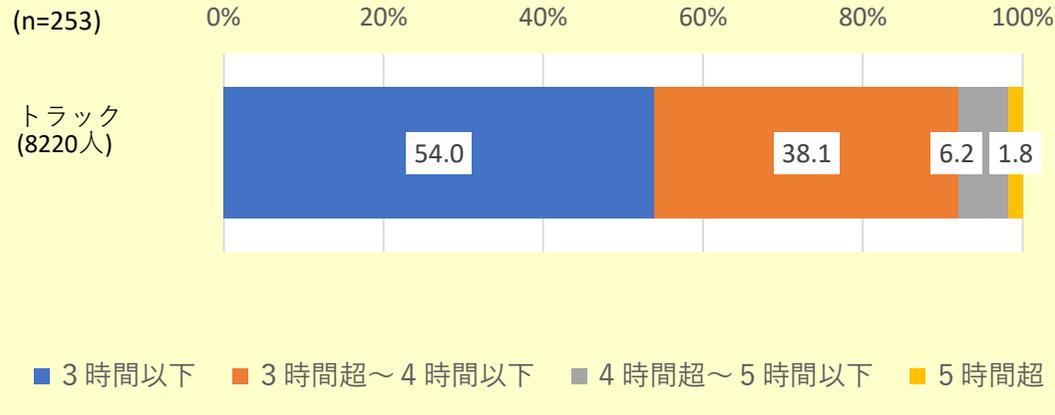
【事業者調査】

- 繁忙期において、連続運転時間が「4時間以下」の割合は、全業態で9割を超えており、トラックが92.1%、バスが97.3%であった。
- 繁忙期において、連続運転時間が「4時間超」の割合は、全業態で1割未満であり、トラックが8.0%、バスが2.7%であった。

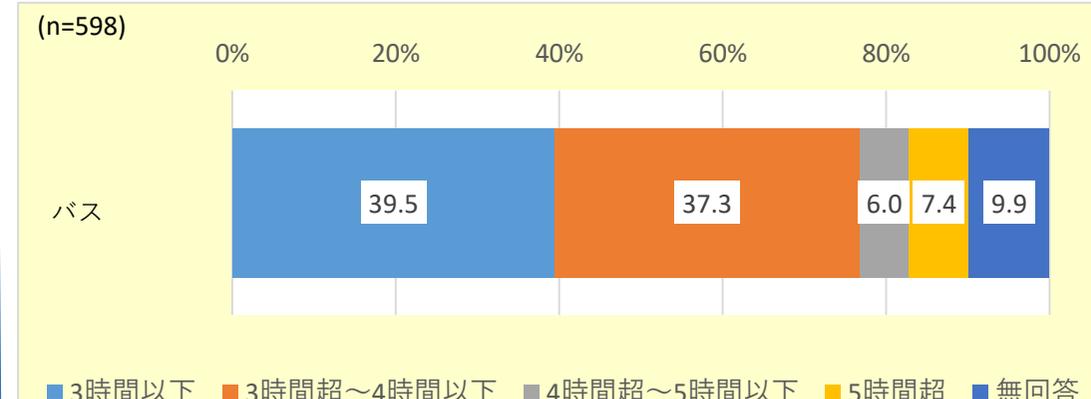
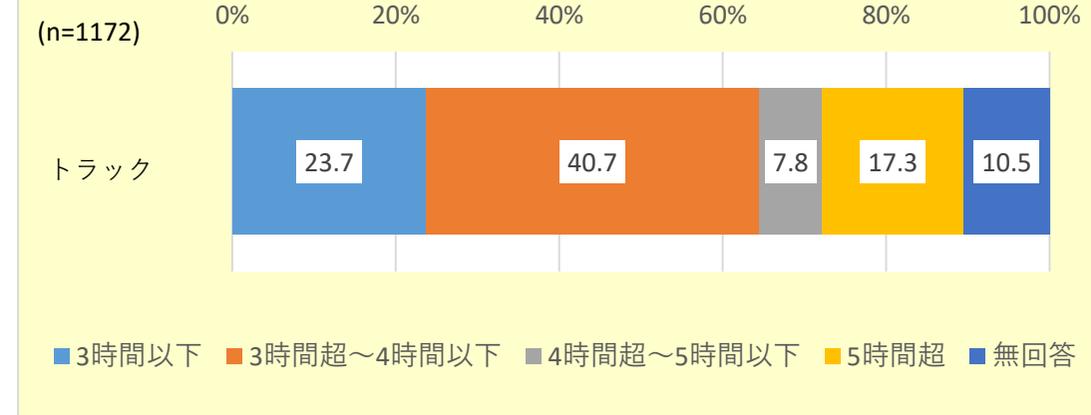
【自動車運転者調査】

- 最も忙しかった日における連続運転時間が「4時間以下」の割合は、全業態で6割を超えており、トラックが64.4%、バスが76.8%であった。
- 最も忙しかった日における連続運転時間が「4時間超」の割合は、全業態で3割未満であり、トラックが25.1%、バスが13.4%であった。

【事業者調査】



【自動車運転者調査】



3 実態調査結果概要（適切と思う連続運転時間について）

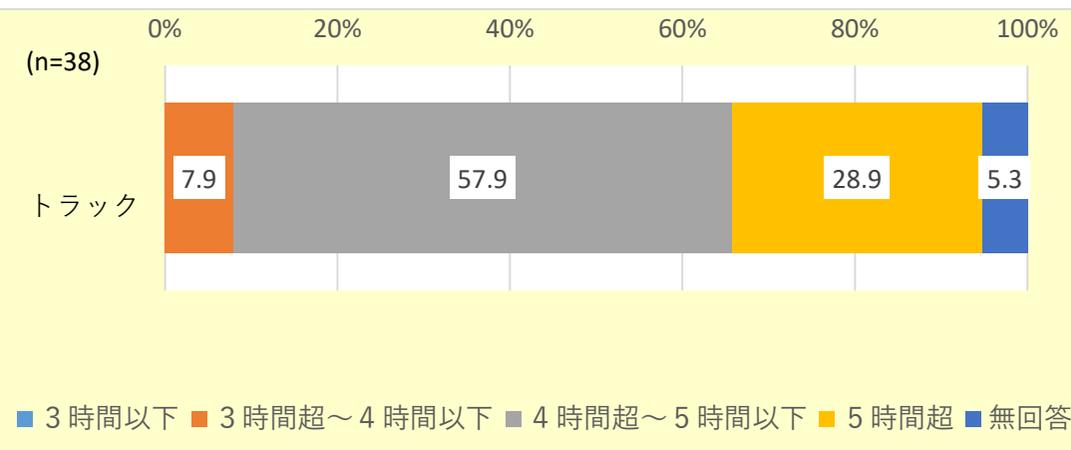
【事業者調査】

- 事業者が適切と思う連続運転時間について、「4時間以下」の割合は、トラックでは7.9%、バスでは20.9%であった。
- 事業者が適切と思う連続運転時間について、「4時間超」の割合は、全業態で7割を超えており、トラックでは86.8%、バスでは79.2%であった。

【自動車運転者】

- 自動車運転者が適切と思う連続運転時間について、「4時間以下」の割合は、トラックでは30.7%、バスでは92.0%であった。
- 自動車運転者が適切と思う連続運転時間について、「4時間超」の割合は、トラックでは65.6%、バスでは8.0%であった。

【事業者調査】



【自動車運転者調査】

