

改善基準告示 見直しの検討状況

厚生労働省 労働基準局
監督課

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。**

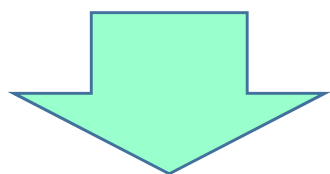
(1) 実態調査の調査対象について

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)
トラック	705事業場	4,230人	47都道府県 × 15営業所 × 6名

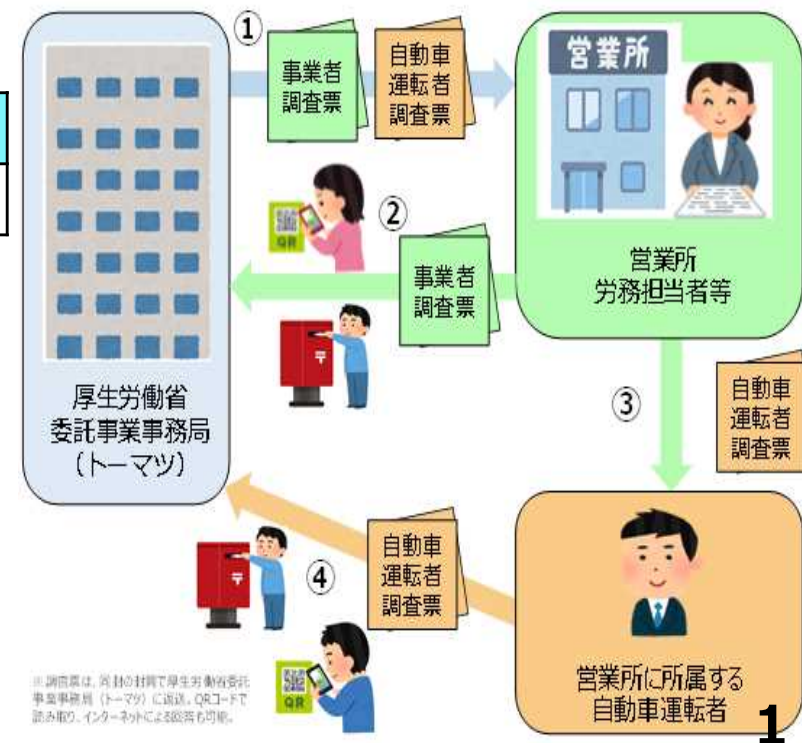
(2) 回答状況について

	事業者調査	自動車運転者調査
トラック	257件 (36.5%)	1,172件 (27.7%)



10月頃に実態調査を実施予定

- ・ 事業場：1,410社
- ・ 自動車運転者：8,460名



2 実態調査結果概要（1日の拘束時間の実態について）

第5回自動車運転者労働時間等専門委員会資料
(令和3年4月23日)

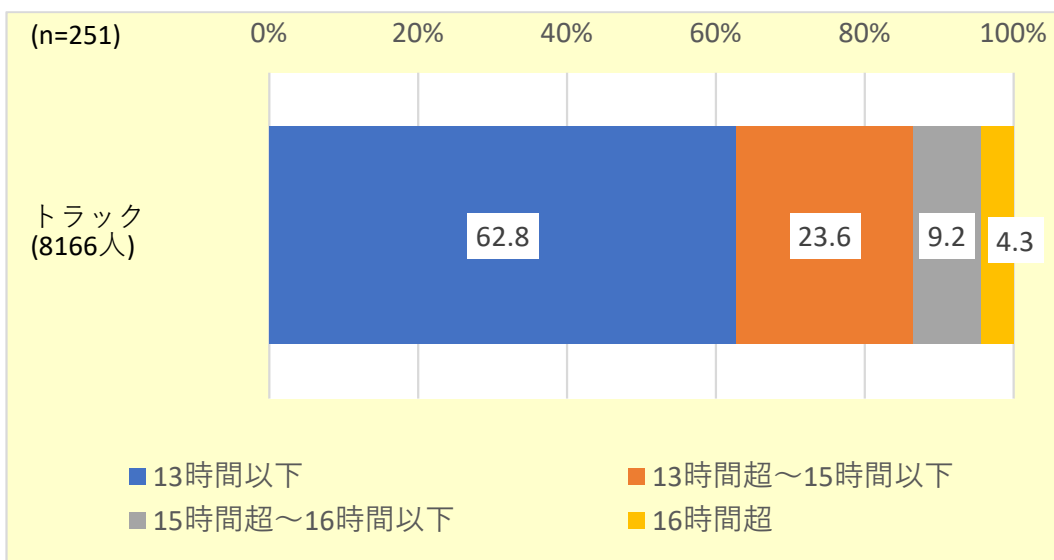
【事業者調査】

- 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、トラックが62.8%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、トラックが4.3%であった。（※1）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。

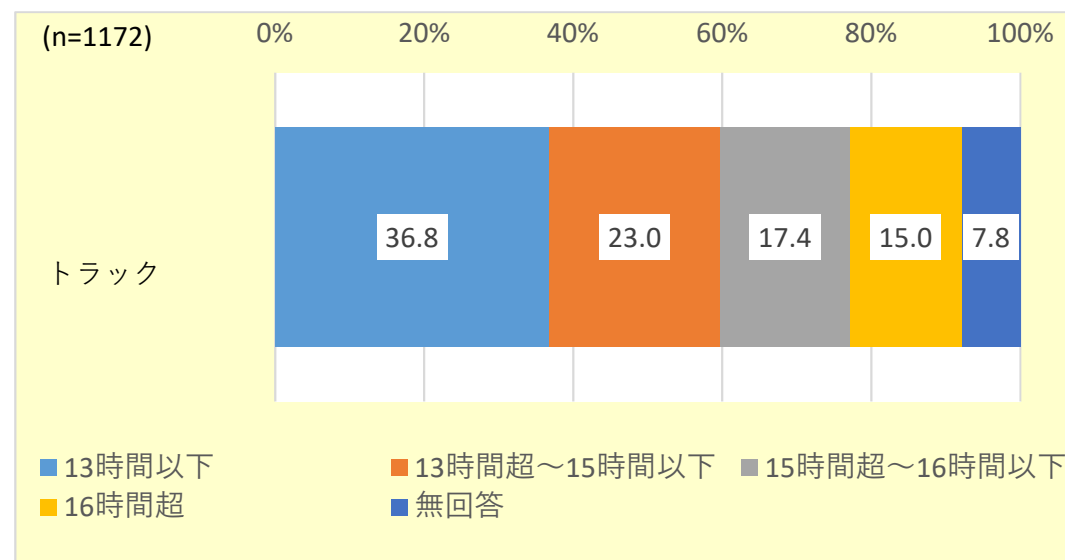
【自動車運転者調査】

- 最も忙しかった1日における拘束時間（※2）が「13時間以下」の割合は、トラックが36.8%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、トラックが15.0%であった。（※2）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】



2 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

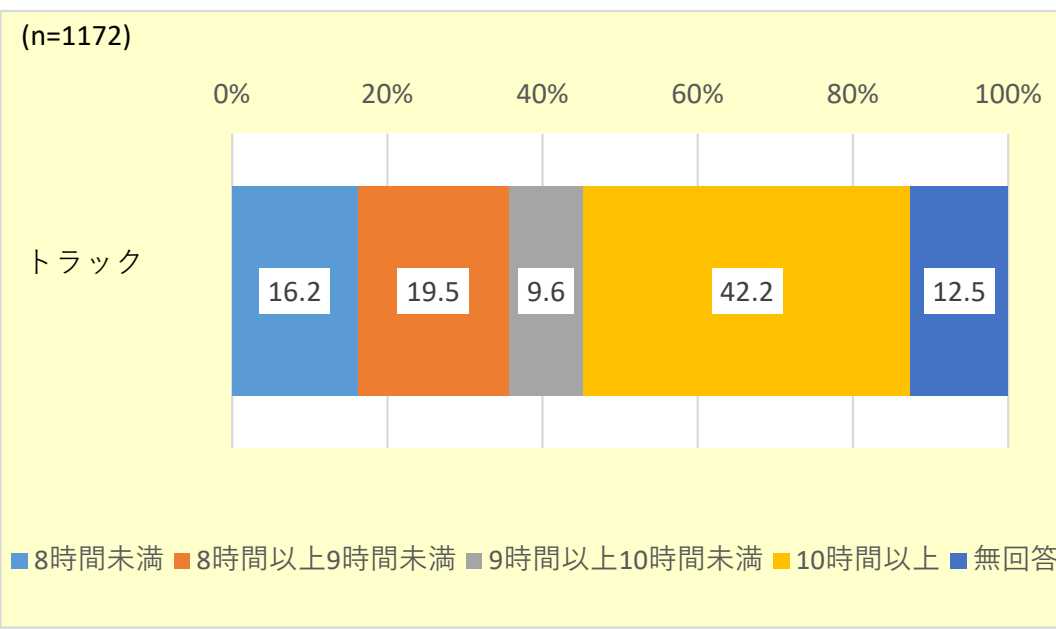
【自動車運転者の休息期間の実態について】

○ 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、トラックでは71.3%であった。

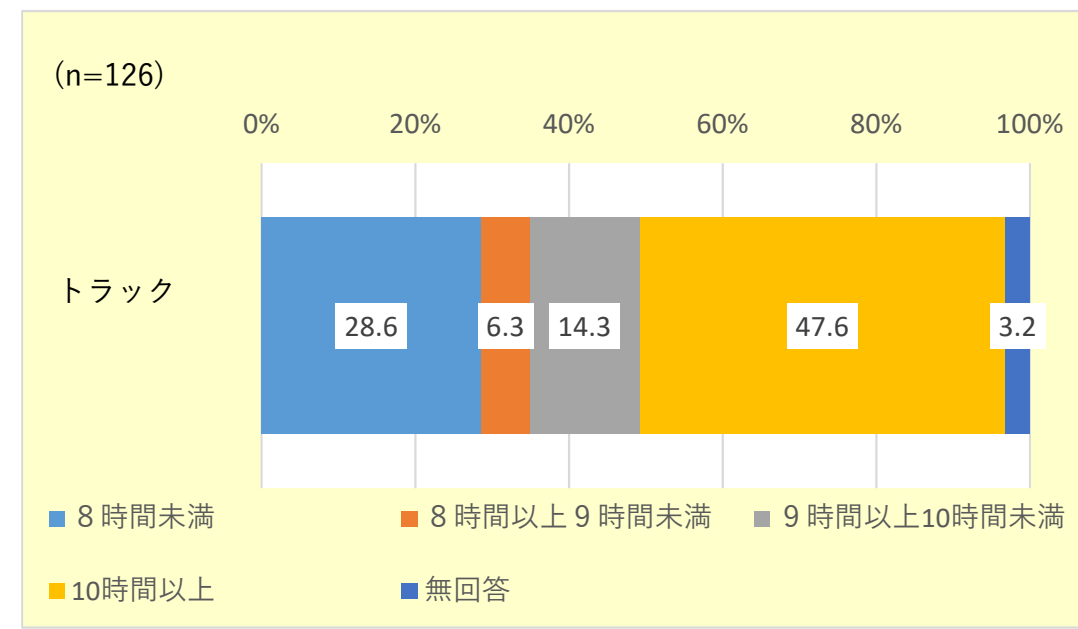
【自動車運転者の適切と思う休息期間について】

○ 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、トラックでは68.2%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、トラックでは47.6%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】



2 実態調査結果概要（1ヶ月の拘束時間の実態について）

第5回自動車運転者労働時間等専門委員会資料
(令和3年4月23日)

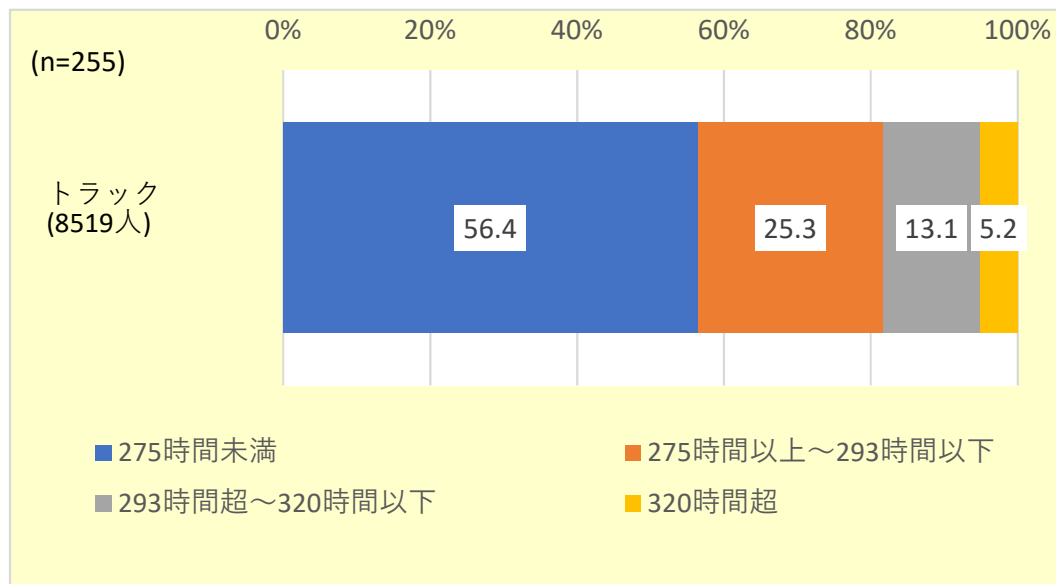
【事業者調査】

- 繁忙期において、1ヶ月の最大拘束時間（※3）を超えた割合は、トラックが5.2%であった。
（※3）トラックでは「320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（※4）以下である割合は、全業態で8割を超えており、トラックが81.7%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、トラックが56.4%であった。
（※4）トラックでは「293時間」。以下、本資料において同じ。

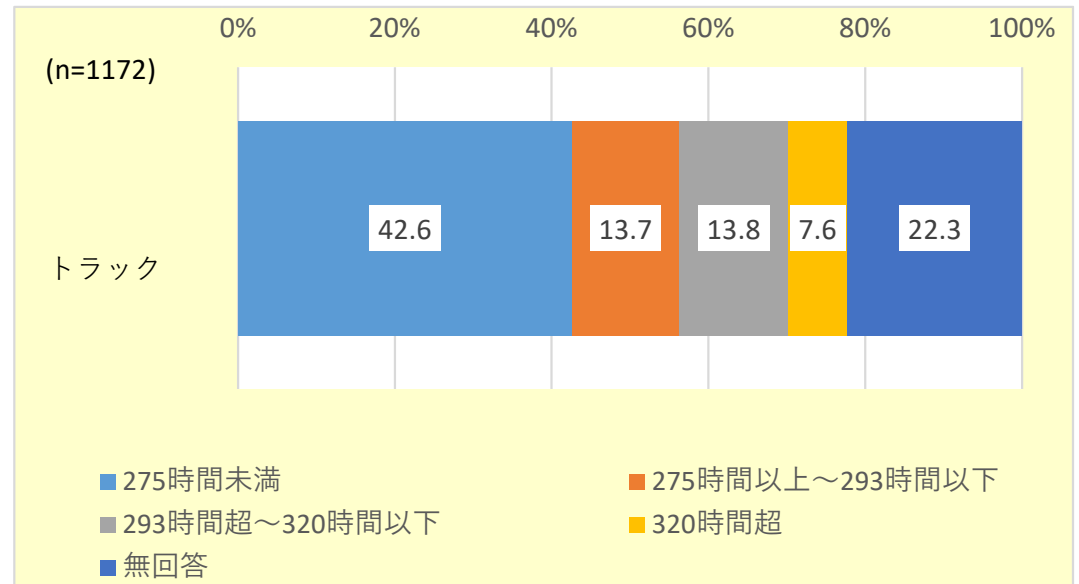
【自動車運転者調査】

- 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、トラックが21.4%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、トラックが42.6%であった。

【事業者調査】



【自動車運転者調査】



2 実態調査結果概要（1年の拘束時間の実態について）

第5回自動車運転者労働
時間等専門委員会資料
(令和3年4月23日)

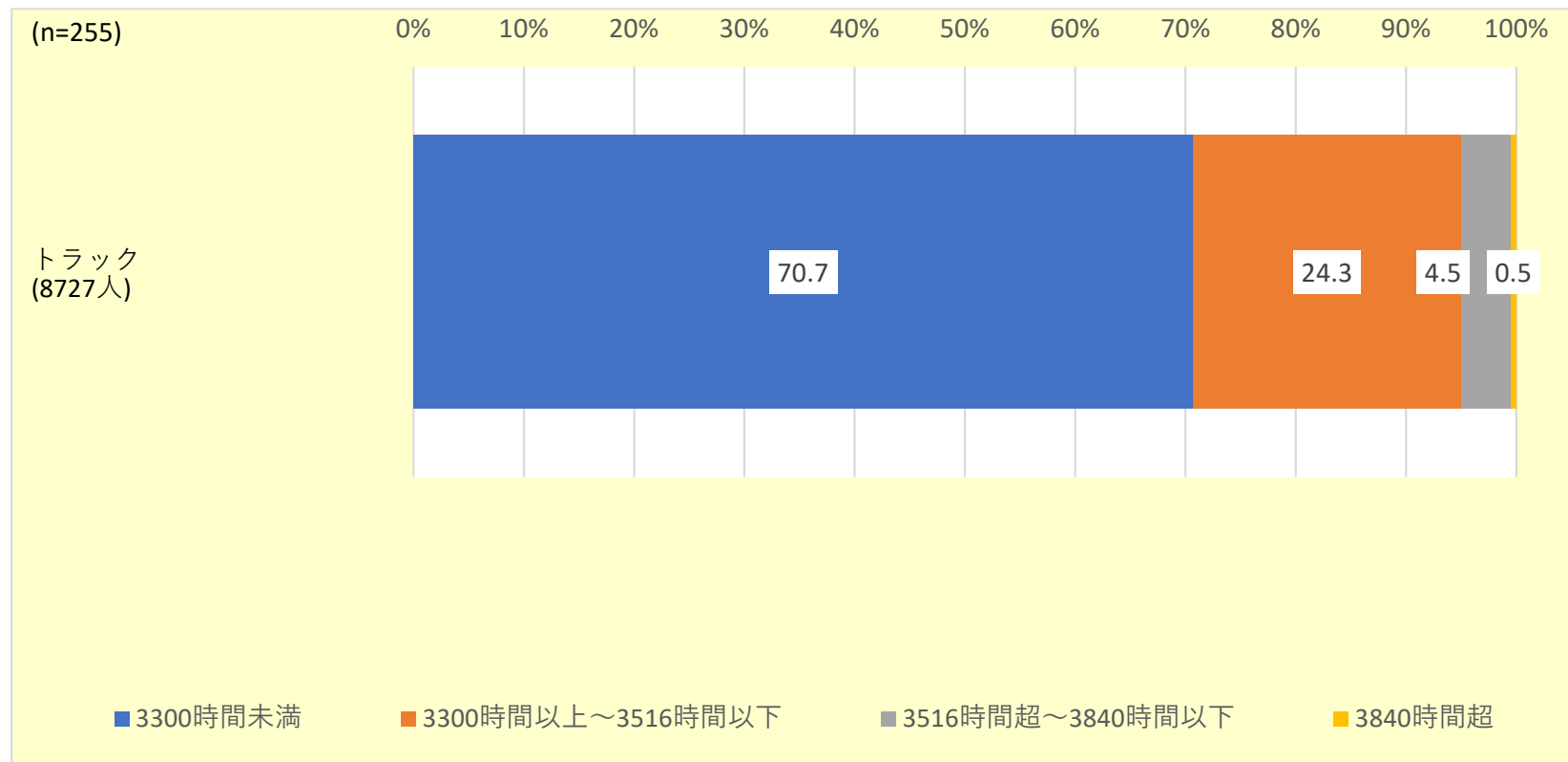
【事業者調査】

○ 1年の拘束時間の限度時間（※5）を超えていた割合は、全業態で1割未満であり、トラックが5.0%であった。

（※5）トラックの場合、1年3,516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、トラックが70.7%であった。

【事業者調査：1年の拘束時間の実態】



2 実態調査結果概要（連続運転時間の実態について）

第5回自動車運転者労働
時間等専門委員会資料
(令和3年4月23日)

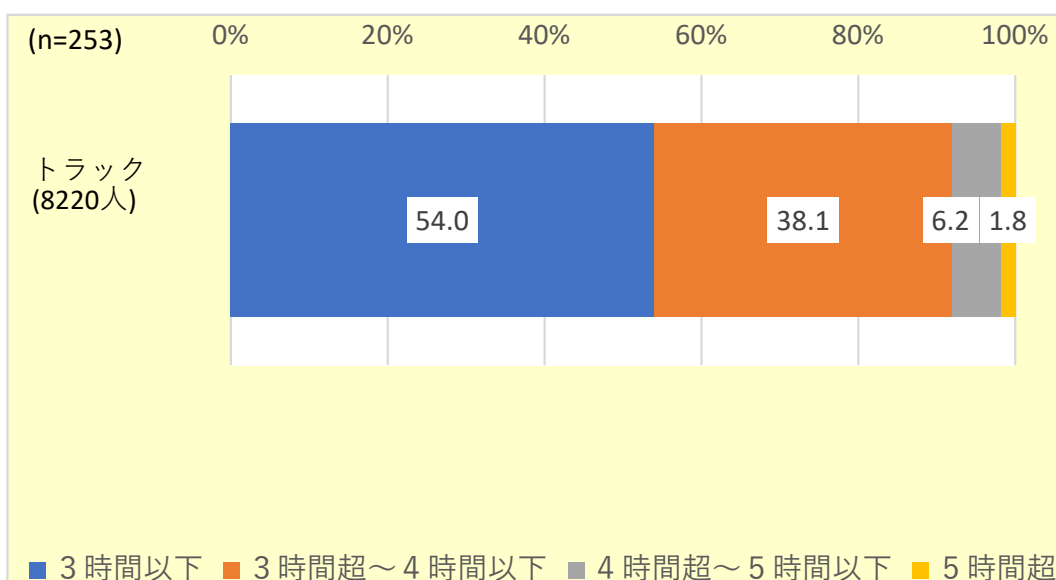
【事業者調査】

- 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%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%であった。

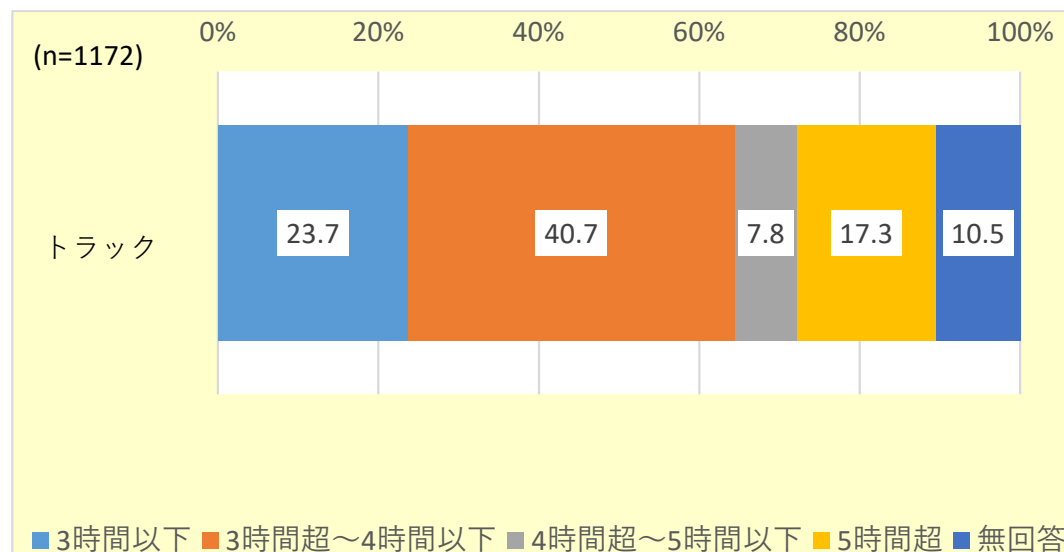
【自動車運転者調査】

- 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%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%であった。

【事業者調査】



【自動車運転者調査】



- ◆ 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、全国の運送事業者、自動車運転者を対象に実態調査を行い、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。

- ・ 令和元年11月25日 労働条件分科会 : 「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
- ・ 令和元年12月19日 第1回専門委員会 : 議論の進め方、実態調査検討会の設置
- ・ 令和2年1月～令和2年3月 実態調査検討会の開催 (計9回)
- ・ 令和2年6月12日 第2回専門委員会 : 実態調査の方向性について
- ・ 令和2年8月27日 第3回専門委員会 : 実態調査の概要について、調査票(案)について
- ・ 令和2年10月5日 第4回専門委員会 : 実態調査の詳細について、調査票(案)について
- ・ 令和3年4月～令和4年 : 改善基準告示見直しに向けた議論
(令和4年12月までに、改善基準告示改正)
- ・ 令和6年4月 : 改善基準告示施行

実態調査検討会

- ・ハイヤー・タクシー
令和2年1月30日、2月14日、3月10日
- ・トラック
令和2年1月31日、2月17日、3月6日
- ・バス
令和2年1月31日、2月27日、3月25日

実態調査の実施

- ・令和2年10月～12月頃まで

- ・業態別の作業部会、専門委員会を複数回開催予定
- ・令和3年度は、随時、調査を実施予定

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

- ① 委託業者から、営業所の労務担当者等に調査票^(※2)、^(※3)を送付する。
(※2) 事業者調査票と自動車運転者調査票、(※3) バスについては、本社労務担当者へ調査票を送付
- ② 営業所の労務担当者等は事業者調査票に必要事項を記載^(※4)の上、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に事業者調査票を送付する。(※4) 同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能
- ③ 営業所の労務担当者等から、選定条件に合致した自動車運転者に対し自動車運転者調査票(返信用封筒含む)を手交し、記載を依頼する。
- ④ 営業所の労務担当者等から、自動車運転者調査票(返信用封筒含む)を交付された後、自動車運転者調査票に必要事項を記載^(※5)し、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に自動車運転者調査票を送付する。(※6)
(※5) 同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能、(※6) ヒアリング調査については、委託業者が、自動車運転者の通信調査の結果を確認後、業態毎に数十人対象を選定し、実施

