

自動車運転者の労働時間等に係る
実態調査検討会
(ハイヤー・タクシー関係)

報告書

令和2年3月
株式会社富士通総研

目次

第1章 検討会の概要.....	1
1. 検討会の位置づけと目的.....	1
2. 検討会の開催.....	1
3. 検討会 委員一覧.....	1
第2章 自動車運転者の労働時間に関する実態調査について (ハイヤー・タクシー関係)	2
1. 実態調査の目的.....	2
2. 実態調査に向けた議論の論点.....	2
3. 論点に対応した各意見.....	3
第3章 実態調査（ハイヤー・タクシー関係）の概要.....	4
1. 調査時期.....	4
2. 調査期間.....	4
3. 調査対象事業場.....	4
4. 調査対象者.....	4
5. 調査方法.....	4
6-1. 調査項目（ハイヤー・タクシー事業者向け）.....	4
6-2. 調査項目（自動車運転者向け）.....	5
7. 実態調査詳細設計に向けた提案.....	5
8. その他.....	5

第1章 検討会の概要

1. 検討会の位置づけと目的

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、労働条件及び安全衛生の確保・改善が喫緊の課題となっている。今後、自動車運転者は時間外労働の上限規制が令和6（2024）年度から適用となるため、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」を見直す必要があるが、自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性等に応じ、産業・物流の状況も踏まえた検討を要するため、自動車運転者の労働時間等に係る実態調査検討会を設置し、ハイヤー・タクシー、トラック、バスの3分野について、自動車運転者を使用する事業場に対する実態調査において調査すべき具体的事項の方針や方向性等について検討を行うことを目的とする。

2. 検討会の開催

令和元年度は、以下に示す通り、検討会を3回開催し、下述2項目の整理を行った。

- ・実態調査の方向性策定
- ・来年度以降の活動マイルストーン策定

第1回検討会 1月30日（木）10時～12時

- （1）自動車運転者の労働時間等に係る実態調査検討会の設置・運営等について
- （2）改善基準告示見直しに向けた討議

第2回検討会 2月14日（金）13時～15時

- （1）改善基準告示の見直しの論点整理について
- （2）自動車運転者労働時間等の実態調査について

第3回検討会 3月10日（火）15時～17時

- （1）実態調査方向性（案）
- （2）来年度以降の活動マイルストーン（案）

3. 検討会 委員一覧

両角 道代	慶應義塾大学大学院法務研究科 教授
寺田 一薫	東京海洋大学大学院流通情報工学部門 教授
久松 勇治	日本私鉄労働組合総連合会 社会保障対策局長
松永 次央	全国自動車交通労働組合連合会 書記長
武居 利春	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 副会長兼労務委員長
清水 始	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 労務副委員長

第2章 自動車運転者の労働時間に関する実態調査について (ハイヤー・タクシー関係)

1. 実態調査の目的

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、労働条件及び安全衛生の確保・改善が喫緊の課題となっている。「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」については、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」の国会附帯決議事項として、過労死防止等の観点から見直しを求められており、労働条件の基本事項として労働条件分科会において審議を行うものとされている。

自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性等に応じ、地域交通を支えるインフラの持続性等も踏まえた検討を要するため、労働条件分科会の下に、新たに公労使の三者で構成される自動車運転者労働時間等専門委員会が設置され検討が行われており、こうした中、自動車運転者の適正な労働時間管理に資することを目的として、過労死等の防止の観点から「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の見直しの検討の参考とするため、自動車運転者（ハイヤー・タクシー関係）の労働時間の実態を把握するための調査を実施する。

2. 実態調査に向けた議論の論点

(1) 改善基準告示の規定内容の妥当性

①規定されている時間

拘束時間(13時間)/休息期間(8時間)等の妥当性

②規制の対象

タクシー/ハイヤーの区分

③特例の項目

(2) 改善基準告示遵守に必要な取組

①多様な勤務特性

都心型/地方型等

②業界の特性

業界構造等の課題

③賃金と労働時間の関連

労働時間短縮に伴う給与減額

(3) 長時間労働の実態

①業務区分別の「労働時間実態」を把握

1カ月の拘束時間、1日の拘束時間、休息期間、時間外労働及び休日労働時間

(4) 運転者の生の声

①疲労蓄積の認識度等を確認

(5) 先進的な取組み

①労働時間短縮に繋がる先進的な取組み

(6) 最新技術の動向

①労働時間短縮に繋がる最新技術

3. 論点に対応した各意見

【拘束時間】

- 1カ月の拘束時間を見直すのであれば、1日の拘束時間は弾力性を持たせてほしい。【使】
- 1日の拘束時間を撤廃すると、柔軟性のある働き方（需要のある時に働き、需要のない時はしっかり休む）ができる。【使】
- 労働時間を短縮するためには、生産性を上げていく必要がある。【使】
- タクシー需要は、時間帯や曜日によって異なる。そのため、曜日の観点でも拘束時間を見るべきではないか。【使】
- 拘束時間だけでなく、時間帯についても調査が必要である。【公】【使】
- 時間外労働の上限規制（令和6年 年960時間）との整合性を取る必要がある。【使】
- 労働時間に含まれるべき洗車時間や始業点検時間が、適切に労働時間として扱われているかどうか、運転者に確認してはどうか。【労】【使】

【休息期間】

- 休息期間は、拘束時間と切り離して議論できない。【公】【労】
- 休息期間は、現状（8時間以上）のままでよいのではないか。【使】
- 休息期間は、勤務間インターバル制度の普及促進が規定されている「労働時間等設定改善法」の動向も見据えるべきではないか。【労】
- 同じ休息期間でも、都市と地方では通勤事情も異なり、しっかり休めているかに違いがあるのではないか。例えば、今の休息期間で十分な睡眠がとれているのか。【労】
- 休息期間は、地域別に実態を把握すべきである。【労】
- 休息期間の過ごし方には様々な要素があるが、睡眠時間についても調査すべき。【労】
- 日勤と隔日勤務は、別に考える必要がある。【労】

【休憩時間】

- 日報には休憩と記載しながら、駅待ちしている場合もあることから、運転者に対して、休憩時間の実態を調査してはどうか。【使】
- 厚生労働省の指導においては、1勤務あたりの休憩時間は3時間を超えてはならないこととされている。ただし、デジタコを車両ごとにつけ、休憩時間が管理できている場合には認められる。【労】【使】
- 都市部（東京）は、IT装備が進んでいる。そのため、東京を基準にすると、全国に当てはまらなくなってしまう。その点は留意すべき。【労】

【時間外労働時間及び休日労働】

- 時間外労働時間についても、調査してはどうか。【公】【労】【使】

【給与体系】

- 賃金の実額ではなく、賃金体系の分類や歩合給の種類など、賃金の構成について調査する必要がある。【労】【使】

【運転者の生の声】

- 実態の休息期間で十分な休息が取れているかを調査するため、その内数である睡眠時間についても調査してはどうか。【労】

- 疲労蓄積度は、拘束時間などの労働実態に加え、年齢、勤務体系、勤務時間帯などにより異なるのではないか。【労】
- 改善基準告示の認識度と現状の労働時間に対する要望を聞いて欲しい。【労】

【事業者の生の声】

- 事業者に対し、改善基準告示の見直しに向けた具体的な要望事項を聞いて欲しい。【使】

第3章 実態調査（ハイヤー・タクシー関係）の概要

1. 調査時期

オリンピック・パラリンピック終了後、令和2年12月末までの期間における繁忙期及び通常期とする。

現時点での想定は以下のとおり。

繁忙期：12月 通常期：10月

2. 調査期間

1. の時期において1か月の労働時間の状況を調査する。

1か月の区切りは、各社の締め基準で設定する。

例) 10月分は、9月16日から10月15日 等

3. 調査対象事業場

実態調査は「ハイヤー」「タクシー」の各事業者と「自動車運転者」の双方に対して行う。

事業者は、全国99地区に分類される各運賃ブロックにおいて、隔勤・日勤の別に配慮しつつ、大規模、中規模、及び小規模の事業場を最低数社選定するよう努める。なお、企業規模は、中小企業基本法を参考にしつつ、各ブロックにて設定する。

※中小企業の定義（運輸業）

資本金の額または出資の総額3億円以下 または 常時使用する労働者300人以下

【要検討項目】

企業規模別の調査対象数：過去の類似調査等を参考に、詳細設計にて検討する。

4. 調査対象者

選定された事業場に所属する、全ての自動車運転者を対象とする。

5. 調査方法

実態把握・調査研究事業（仮称）の受託者が通信調査・ヒアリングによって行う。

企業調査の一部については使用者団体の協力を得て、労働者調査の一部については労働者団体の協力を得て実施する。

調査対象となる各社の実情を踏まえ、機器により勤務形態の把握が可能な場合には、それにより、それ以外の場合には、企業担当者及び自動車運転者による記入の方法をとる。

6-1. 調査項目（ハイヤー・タクシー事業者向け）

① 事業所情報

所在エリア、労働組合の有無、認可車両台数、IT装備内容と装備率、給与体系、年次有給休暇の取得状況、変形労働時間の採用有無と実施単位 等

- ② 所属する自動車運転者情報
雇用形態、人数、年齢構成、勤続年数構成、勤務体系 等
- ③ 運行管理体制（人数、課題）
- ④ 自動車運転者の労働実態
【改善基準告示にかかる各種時間】
拘束時間、休息期間、仮眠時間、車庫待ち時間
始業時場内（営業所内）労働時間の時間数、及び、そこにアルコールチェック時間、
点呼時間、車両点検時間等が含まれているか
終業時場内（営業所内）労働時間の時間数、及び、そこにアルコールチェック時間、
点呼時間、洗車時間、給油時間（場内給油の場合）、納金時間等が含まれているか
【勤務シフトにかかる実態】
勤務時間帯（始業・終業）
- ⑤ 改善基準告示の見直しに対する意見・要望

6-2. 調査項目（自動車運転者向け）

- ① 回答者の情報
年齢、性別、勤続年数、雇用形態、勤務体系、勤務時間帯 等
- ② 自動車運転者の生の声
休息期間、睡眠時間
疲労蓄積状況 等
- ③ 改善基準告示の認識度及び現状の労働時間に対する要望

7. 実態調査詳細設計に向けた提案

実態調査の実施に当たっては、調査の目的を明確にするとともに、調査結果を目的以外には使用しないことを明確化した上で、本来の実態が明らかとなるようにすべき。

8. その他

これまでに行われている類似の各種調査研究によって、自動車運転者（ハイヤー・タクシー関係）の実態を把握することが可能な調査項目については、当該調査研究の結果（公表されているもの）を活用することにより、効率的に本件実態調査を実施し、類似の各調査研究の項目については精査した上で、詳細設計を行うものとする。

参考資料 1 改善基準告示見直しに向けたご意見の整理（令和元年度3月現在）

（1）ハイヤー・タクシー事業者向け調査項目

調査項目（案）		委員のご意見		
①事業所情報				
所在エリア	労働組合の有無 認可車両台数	<ul style="list-style-type: none"> 事業所の所在エリア（都市部と地方部）ごとに、ドライバーの休息期間について調査が必要。【労】【使】 仮説：地方部よりも都市部のほうが、休息期間が長いのではないかと。 ドライバー不足の状況も把握したい。【使】 		
IT装備内容と装備率				
給与体系			賃金の実額ではなく、賃金体系の分類や歩合給の種類など、賃金の構成について調査する必要がある。【労】【使】	
年次有給休暇の取得状況		平均取得日数についても、実態の把握が必要。【労】		
変形労働時間の採用有無と実施単位（1カ月、1年）		変形労働時間の採用実態についての把握も必要。【公】		
②所属する自動車運転者情報				
雇用形態（正社員、有期従業員、定時制）別人数	自動車運転者の人数 年齢構成 勤続年数構成	<ul style="list-style-type: none"> 都市部と地方部における、自動車運転者の雇用形態別の比率や年齢構成等の違いについて実態を調査する必要がある。 また、雇用形態別の比率が異なることで、勤務体系にも影響があるのではないかと。 		
勤務体系			都市部・地方部、日勤・隔日勤務を整理したうえで、実態を調査をする必要がある。【労】【使】	
③運行管理体制				
運行管理体制（運行管理者の人数 等）				運行管理がどのような様態になっているのか、実態調査で把握すべき。【使】

④自動車運転者の労働実態

改善基準告示にかかる各種時間

拘束時間、休憩時間、仮眠時間、車庫待ち時間

始業時場内（営業所内）労働時間の時間数、及び、そこにアルコールチェック時間、点呼時間、車両点検時間等が含まれているか

終業時場内（営業所内）労働時間の時間数、及び、そこにアルコールチェック時間、点呼時間、洗車時間、給油時間（場内給油の場合）、納金時間等が含まれているか

【総論】

現行の改善基準告示の基準を見直すためには、現在の運行実態を調査し、きっちり整理することが必要

【拘束時間】

- 1カ月の拘束時間を見直すのであれば、1日の拘束時間は弾力性を持たせてほしい。【使】
- 1日の拘束時間を撤廃すると、柔軟性のある働き方（需要のある時に働き、需要のない時はしっかり休む）ができる。【使】
- 労働時間を短縮するためには、生産性を上げていく必要がある。【使】
- タクシー需要は、時間帯や曜日によって異なる。そのため、曜日の観点でも拘束時間を見るべきではないか。【使】
- 拘束時間だけでなく、時間帯についても調査が必要である。【公】【使】
- 時間外労働の上限規制（令和6年 年960時間）との整合性を取る必要がある。【使】
- 労働時間に含まれるべき洗車時間や始業点検時間が、適切に労働時間として扱われているかどうか、運転者に確認してはどうか。【労】【使】

【休憩期間】

- 休憩期間は、拘束時間と切り離して議論できない。【公】【労】
- 休憩期間は、現状（8時間以上）のままでよいのではないか。【使】
- 休憩期間は、勤務間インターバル制度の普及促進が規定されている「労働時間等設定改善法」の動向も見据えるべきではないか。【労】
- 同じ休憩期間でも、都市と地方では通勤事情も異なり、しっかり休めているかに違いがあるのではないか。例えば、今の休憩期間で十分な睡眠がとれているのか。【労】
- 休憩期間は、地域別に実態を把握すべきである。【労】
- 休憩期間の過ごし方には様々な要素があるが、睡眠時間についても調査すべき。【労】
- 日勤と隔日勤務は、別に考える必要がある。【労】

【休憩時間】

- 日報には休憩と記載しながら、駅待ちしている場合もあることから、運転者に対して、休憩時間の実態を調査してはどうか。【使】
- 厚生労働省の指導においては、1勤務あたりの休憩時間は3時間を超えてはならないこととされている。ただし、デジタコを車両ごとに付け、休憩時間が管理できている場合には認められる。【労】【使】
- 都市部（東京）は、IT設備が進んでいる。そのため、東京を基準にすると、全国に当てはまらなくなってしまう。その点は留意すべき。【労】

調査項目（案）		委員のご意見
④自動車運転者の労働実態		
	改善基準告示にかかる各種時間	
	時間外労働時間 等	【時間外労働時間及び休日労働】 ・ 時間外労働時間についても、調査してはどうか。【公】【労】【使】
	勤務シフトにかかる実態	
	勤務時間帯（始業、終業）	タクシー需要は、時間帯や曜日によって異なる。そのため、勤務時間帯も、曜日ごとに変わっているのではないかと。【使】
⑤改善基準告示の見直しに対する意見・要望		
	改善基準告示の見直しに対する意見・要望	事業者に対し、改善基準告示の見直しに向けた具体的要望事項を聞いて欲しい。【使】

(2) ハイヤー・タクシー運転者向け調査項目

調査項目（案）		委員のご意見
①回答者の情報		
	年齢	運転者の属性（性別・年齢等）、雇用実態（雇用形態、勤務体系、勤務時間帯等）と、勤務時間帯や勤務体系との関係を調べるため、調査項目に設定。
	性別	
	勤続年数	
	雇用形態（正社員、有期従業員、定時制）	
	勤務体系	
	勤務時間帯 （始業から終業までの 業務区分別勤務実態）	
②生の声		
	休息期間、睡眠時間	実態の休息期間で十分な休息が取れているかを調査するため、その内数である睡眠時間についても調査してはどうか。【労】
	疲労蓄積状況	疲労蓄積度は、拘束時間などの労働実態に加え、年齢、勤務体系、勤務時間帯などにより異なるのではないかと。【労】
③改善基準告示の認識度及び現状の労働時間に対する要望		
	改善基準告示の認識度及び現状の労働時間に対する要望	改善基準告示の認識度と現状の労働時間に対する要望を聞いて欲しい。【労】

自動車運転者の労働時間等に係る
実態調査検討会
(トラック関係)

報告書

令和2年3月
株式会社富士通総研

目次

第1章 検討会の概要.....	1
1. 検討会の位置づけと目的.....	1
2. 検討会の開催.....	1
3. 検討会 委員一覧.....	1
第2章 自動車運転者の労働時間に関する実態調査について（トラック関係）	2
1. 実態調査の目的.....	2
2. 実態調査に向けた議論の論点.....	2
3. 論点に対応した各意見.....	3
第3章 実態調査（トラック関係）の概要.....	4
1. 調査時期.....	4
2. 調査期間.....	4
3. 調査対象事業場.....	4
4. 調査対象者.....	4
5. 調査方法.....	5
6-1. 調査項目（貨物運送事業者向け）.....	5
6-2. 調査項目（自動車運転者向け）.....	5
7. 実態調査詳細設計に向けた提案.....	5
8. その他.....	6

第1章 検討会の概要

1. 検討会の位置づけと目的

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、労働条件及び安全衛生の確保・改善が喫緊の課題となっている。今後、自動車運転者は時間外労働の上限規制が令和6（2024）年度から適用となるため、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」を見直す必要があるが、自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性等に応じ、産業・物流の状況も踏まえた検討を要するため、自動車運転者の労働時間等に係る実態調査検討会を設置し、ハイヤー・タクシー、トラック、バスの3分野について、自動車運転者を使用する事業場に対する実態調査において調査すべき具体的事項の方針や方向性等について検討を行うことを目的とする。

2. 検討会の開催

令和元年度は、以下に示す通り、検討会を3回開催し、下述2項目の整理を行った。

- ・実態調査の方向性策定
- ・来年度以降の活動マイルストーン策定

第1回検討会 1月31日（金）13時～15時

- （1）自動車運転者の労働時間等に係る実態調査検討会の設置・運営等について
- （2）改善基準告示見直しに向けた討議

第2回検討会 2月17日（月）13時～15時

- （1）改善基準告示の見直しの論点整理について
- （2）自動車運転者労働時間等の実態調査について

第3回検討会 3月6日（金）10時～12時

- （1）実態調査方向性（案）
- （2）来年度以降の活動マイルストーン（案）

3. 検討会 委員一覧

藤村 博之	法政大学大学院イノベーションマネジメント研究科 教授
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
世永 正伸	全日本運輸産業労働組合連合会 中央副執行委員長
貫 正和	全国交通運輸労働組合総連合 トラック部会事務局長
馬渡 雅敏	公益社団法人全日本トラック協会 副会長・物流政策委員会委員長
浜島 和利	公益社団法人全日本トラック協会 物流政策委員会委員

第2章 自動車運転者の労働時間に関する実態調査について (トラック関係)

1. 実態調査の目的

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、労働条件及び安全衛生の確保・改善が喫緊の課題となっている。「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」については、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」の国会附帯決議事項として、過労死防止等の観点から見直しを求められており、労働条件の基本事項として労働条件分科会において審議を行うものとされている。

自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性等に応じ、産業・物流の状況も踏まえた検討を要するため、労働条件分科会の下に、新たに公労使の三者で構成される自動車運転者労働時間等専門委員会が設置され検討が行われており、こうした中、自動車運転者の適正な労働時間管理に資することを目的として、過労死等の防止の観点から「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の見直しの検討の参考とするため、自動車運転者（トラック関係）の労働時間の実態を把握するための調査を実施する。

2. 実態調査に向けた議論の論点

(1) 改善基準告示の規定内容の妥当性

① 規定されている時間

拘束時間(13時間)/休息期間(8時間)等の妥当性

② 規制の対象

③ 特例の項目

自然災害発生時の代替輸送

分割休息期間

(2) 改善基準告示遵守に必要な取組

① 多様な勤務特性

日勤/長距離 等

② 業界の特性

業界構造などの課題

③ 賃金と労働時間の関連

労働時間短縮に伴う給与減額

(3) 長時間労働の実態

① 業務区分別の「労働時間実態」を把握

1か月の拘束時間、1日の拘束時間、休息期間、1日の運転時間、1週間の運転時間
連続運転時間、1日の手待ち時間、1日の荷扱い作業時間、1日の付帯作業時間

(4) 運転者の生の声

① 疲労蓄積の認識度等を確認

(5) 先進的な取組み

① 労働時間短縮に繋がる先進的な取組み

(6) 最新技術の動向

① 労働時間短縮に繋がる最新技術

3. 論点に対応した各意見

【拘束時間】

- 年間の最大拘束時間、あるいは1か月の拘束時間の見直しは絶対に必要である。【労】
- トラック運転者の健康面への配慮から、過労死基準なども考慮の上、総拘束時間を見直す必要がある。【労】
- トラック運転者不足を改善し、事業継続するためにも、時間外や休日労働も含めた総拘束時間を見直す必要がある。【労】
- 1年の拘束時間を見直す一方で、1日や1か月の拘束時間については、調査結果を踏まえ、柔軟に見直す必要がある。【使】
- 時間外労働の上限規制（令和6年 年960時間）との整合性を取る必要がある。年960時間をベースにすると1年の拘束時間は3300時間となる。【労】

【休憩時間】

- デジタコ装備車両は、分単位で厳密に管理されている。そのため、休憩のため駐車後に場所移動すると連続した休憩時間とみなされない。猶予を持たせることはできないか。【使】

【手待ち時間】

- 改善基準告示を守る運行計画を立てても、荷主での荷待ち時間によって違反となることがある。トラックの特性として、一般貨物は置き配できないため、荷主に待てと言われたら待つしかない。そのため、待ち時間は長時間労働の要因の一つとなっている。【使】
- 荷主側でも待ち時間を減らす努力をして欲しい。【使】
- 待たせた分、きちんと料金が発生するようにしないと、荷主の意識改革は進まないのではないか。【公】

【荷役時間】

- 手積み手卸しにより、荷役作業時間が長時間化している。荷役作業時間の長時間化も長時間労働の要因の一つとなっている。【使】

【運転時間・連続運転時間】

- 車両性能向上に伴い、運転者の疲労蓄積度が下がっているのであれば、連続運転時間を延ばしても良いのではないか。ただし、高齢化など運転者の年齢構成変化について考慮は必要である。【公】【労】【使】
- デジタコ装備車両は、分単位で厳密に管理されている。PAやSAの駐車スペース不足で、やむを得ず連続運転時間を超えてしまうことがあり、そこに猶予を持たせることはできないか。【使】
- 実態調査をしたうえで、時間の妥当性を検討してはどうか。【労】

【休息期間】

- 休息期間についても、見直す必要がある。【労】

【改善基準告示遵守に必要な取組】

- 改善基準告示を守りたくても、渋滞などの外部要因や、現場（発・着荷主）での突発事項等により守れない場合がある。守れない理由を明確化すべき。【使】

- 改善基準告示の実効性を高めるため、荷主にも分かりやすい内容とする必要がある。【使】
- 改善基準告示の遵守のため、荷主への働きかけも必要である。【使】
- 勤務時間帯が早朝・深夜や、交代勤務で時間帯が変わることで、疲労蓄積度が高まるのではないか。【労】

【給与体系】

- 労働時間の短縮が、給与に影響を与えるのかどうかの実態を把握するため、給与体系についても調査が必要ではないか。【公】【労】
給与体系：
「固定給＋時間外手当」
・・労働時間が短くなると、ダイナミックに時間外手当が減る
「固定給＋歩合給」
・・労働時間が短くなると、間接的に歩合給が減る

【運転者の生の声】

- 運転者の疲労蓄積度は、拘束時間や運転時間などの労働実態に加え、乗車する車両性能、勤務時間帯、年齢などにより異なるのではないか。【公】【労】
【使】
- 分割休息の4時間は、身体が休まるという観点から妥当な時間なのか。【労】
- 現場のドライバーは、改善基準告示について、きちんと理解をしているのか。
【使】

【その他】

- 改善基準告示を変更した場合に、どのような影響があるのかについて、実態調査で聞いておくべき。【使】

第3章 実態調査（トラック関係）の概要

1. 調査時期

オリンピック・パラリンピック終了後、令和2年12月末までの期間における繁忙期及び通常期とする。

現時点での想定は以下のとおり。

繁忙期：12月 通常期：10月、11月

2. 調査期間

1. の時期において1か月の労働時間の状況を調査する。

3. 調査対象事業場

実態調査は「貨物運送事業者」と「自動車運転者」の双方に対して行う。

事業者は、大都市圏及び地方都市圏において、一般・特積の別に配慮しつつ、大規模、中規模、及び小規模の事業場をそれぞれ選定するよう努める。

【要検討項目】

企業規模別の調査対象数：過去の類似調査等を参考に、詳細設計にて検討する。

4. 調査対象者

自動車運転者は、典型的な勤務形態が把握できるよう、1社当たり数名を選定する。

調査対象者は、対象者の年代や働き方（日勤、隔勤、長距離）を指定し、各事業場にて条件に合致する自動車運転者を選定する。

5. 調査方法

実態把握・調査研究事業（仮称）の受託者が通信調査・ヒアリングによって行う。

企業調査の一部については使用者団体の協力を得て、労働者調査の一部については労働者団体の協力を得て実施する。

調査対象となる各社の実情を踏まえ、機器により勤務形態の把握が可能な場合には、それにより、それ以外の場合には、企業担当者及び自動車運転者による記入の方法をとる。

6-1. 調査項目（貨物運送事業者向け）

- ① 貨物運送事業者の事業所情報
所在エリア、労働組合の有無、車種別の保有車両台数と車両装備、IT装備内容と装備率、品目（重機、雑貨等）、給与体系 等
- ② 所属する自動車運転者情報
人数、年齢構成、勤続年数構成、勤務体系 等
- ③ 運行管理体制（人数、課題）
- ④ 自動車運転者の労働実態と遵守できない理由
【改善基準告示にかかる各種時間】
拘束時間、休憩時間、仮眠時間、手待時間（発荷主、着荷主）、荷役時間（発荷主、着荷主）、運転時間、連続運転時間、洗車時間、ミーティング時間、休息期間 等
【勤務シフトにかかる実態】
勤務時間帯（始業・終業）
- ⑤ その他
改善基準告示を変更した場合の懸念事項
緊急輸送等の業務の有無（改善基準告示の適用除外業務）

6-2. 調査項目（自動車運転者向け）

- ① 回答者の情報
年齢、性別、勤続年数、勤務形態、勤務時間帯 等
- ② 自動車運転者の生の声
休息期間の時間・取得場所と充足度
疲労蓄積度 等
- ③ 改善基準告示の認知度
- ④ 改善基準告示を変更した場合の懸念事項

7. 実態調査詳細設計に向けた提案

実態調査の詳細設計については、令和2年度に実施するが、以下に留意すべきである。

- ① 質問票の作成に当たっては、事業者やドライバーが「よくぞ聞いてくれた」と感じ、実態を答えやすくなるような工夫が必要。匿名で回答できる質問票についても検討すべき。
- ② 疲労度との因果関係を把握すべきであるが、車両の性能によって疲労度は異なってくることから、自動車運転者の属性などの部分で、車両装備という要素も入れていくべき。
- ③ 調査時期の設定に当たり、繁忙期としている12月は相当に忙しく、特に自動車運転者にとっては日々記載する方式よりも1か月をまとめて聞いた方がよい。一方、疲労度は日々変わるはずなので、日々の運転状況と疲労度については把握できるようにすべき。
- ④ 長時間労働の要因となる自然災害や荷主都合などの関連性を明らかにする必要がある、こうした事情を把握するため、質問票ではある程度の自由記載欄を設けるべき。

- ⑤ 主要荷主の業種や輸送品目について確認するに当たっては、質問票において選択制にする等、回答しやすい工夫をすべき。
- ⑥ 実態調査の実施に当たっては、調査結果は監督指導等に活用されるものではないことを明記する等により、事業者の不安材料を取り除き実態を答えやすいようにすべき。

8. その他

これまでに行われている類似の各種調査研究によって、自動車運転者（トラック関係）の実態を把握することが可能な調査項目については、当該調査研究の結果（公表されているもの）を活用することにより、効率的に本件実態調査を実施し、類似の各調査研究の項目については精査した上で、詳細設計を行うものとする。

参考資料 1 改善基準告示見直しに向けたご意見の整理（令和元年度3月現在）

（1）貨物運送事業者向け調査項目

調査項目（案）		委員のご意見
①貨物運送事業者の事業所情報		
所在エリア	労働組合の有無 車種別の保有車両台数と車両装備	事業所の所在エリアや、事業所の規模（保有車両台数）等により、運行実態が異なるのではないかと。
IT装備内容と装備率		
品目（重機、雑貨等）		
給与体系		<p>デジタルコやアナタコなどのIT装備内容によって、労働時間の管理方法が異なるのではないかと。【使】</p> <p>取り扱い品目で仕事の実態が変わるのではないかと。【使】</p> <p>労働時間の短縮が、給与に影響を与えるのかどうかの実態を把握するため、給与体系についても調査が必要ではないかと。【公】【労】</p> <p>給与体系： 「固定給＋時間外手当」・労働時間が短くなると、ダイナミックに時間外手当が減る 「固定給＋歩合給」……労働時間が短くなると、間接的に歩合給が減る</p>
②所属する自動車運転者情報		
自動車運転者の人数	年齢構成 勤続年数構成	<ul style="list-style-type: none"> 自動車運転者不足により、需要に対し少ない人数で仕事をすることが、長時間労働に結びついているのではないかと。【公】 自動車運転者の年代（若年層と高齢者層等）によって、勤務時間帯や勤務体系にも違いがみられるのではないかと。【公】
勤務体系		
③運行管理体制		
運行管理体制（運行管理者の人数 等）		改善基準告示等を遵守する要となる運行管理者の実態（負担等）についても把握すべき。

調査項目（案）

委員のご意見

④自動車運転者の労働実態と遵守できない理由

改善基準告示にかかる各種時間の実態

拘束時間、休憩時間、仮眠時間、
手待ち時間（発荷主・着荷主）、
荷役時間（発荷主・着荷主）、
運転時間、連続運転時間、
洗車時間、ミーティング時間、
休息期間 等

【総論】

現行の改善基準告示の基準が、現在の運行実態とあっているのか調査が必要

【拘束時間】

- 年間の最大拘束時間、あるいは1か月の拘束時間の見直しは絶対必要である。【労】
- トラック運転者の健康面への配慮から、過労死基準なども考慮の上、総拘束時間を見直す必要がある。【労】
- トラック運転者不足を改善し、事業継続するためにも、時間外や休日労働も含めた総拘束時間を見直す必要がある。【労】
- 1年の拘束時間は見直す一方で、1日や1か月の拘束時間については、調査結果を踏まえ、柔軟に見直す必要がある。【使】
- 時間外労働の上限規制（令和6年 年960時間）との整合性を取る必要がある。年960時間をベースにすると1年の拘束時間は3300時間となる。【労】

【休憩時間】

- デジタコ装備車両は、分単位で厳密に管理されている。そのため、休憩のため駐車後に場所移動すると連続した休憩時間とみなされない。猶予を持たせることはできないか。【使】

【手待ち時間】

- 改善基準告示を守る運行計画を立てても、荷主での荷待ち時間によって違反となることがある。トラックの特性として、一般貨物は置き配できないため、荷主に待てと言われたら待つしかない。そのため、待ち時間は長時間労働の要因の一つとなっている。【使】
- 荷主側でも待ち時間を減らす努力をして欲しい。【使】
- 待たせた分、きちんと料金が発生するようにしないと、荷主の意識改革は進まないのではないか。【公】

【荷役時間】

- 手積み手卸しにより、荷役作業時間が長時間化している。荷役作業時間の長時間化も長時間労働の要因の一つとなっている。【使】

調査項目（案）	委員のご意見
④ 自動車運転者の労働実態と遵守できない理由	
改善基準告示にかかる各種時間の実態	
拘束時間、休憩時間、仮眠時間、手待時間（発荷主・着荷主）、荷役時間（発荷主・着荷主）、運転時間、連続運転時間、洗車時間、ミーティング時間、休息期間 等	<p>【運転時間・連続運転時間】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 車両性能向上に伴い、運転者の疲労蓄積度が下がっているのであれば、連続運転時間を延ばしても良いのではないかと。ただし、高齢化など運転者の年齢構成変化について考慮は必要である。【公】【労】【使】 • デジタコ装備車両は、分単位で厳密に管理されている。P AやS Aの駐車スペース不足で、やむを得ず連続運転時間を超えてしまうことがあり、そこに猶予を持たせることはできないか。【使】 • 実態調査をしたうえで、時間の妥当性を検討してはどうか。【労】 <p>【休息期間】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 休息期間についても、見直す必要がある。【労】
改善基準告示が遵守できなかった理由	<ul style="list-style-type: none"> • 改善基準告示を守りたくても、渋滞などの外部要因や、現場（発・着荷主）での突発事項等により守れない場合がある。守れない理由を明確化すべき。【使】 • 改善基準告示の実効性を高めるため、荷主にも分かりやすい内容とする必要がある。【使】 • 改善基準告示の遵守のため、荷主への働きかけも必要である。【使】
勤務シフトにかかる実態	
勤務時間帯（始業、終業）	<ul style="list-style-type: none"> • 勤務時間帯が早朝・深夜や、交代勤務で時間帯が変わることで、疲労蓄積度が高まるのではないかと。【労】 • 事故についても、考慮すべきではないか。
⑤ その他	
改善基準告示を変更した場合の懸念事項（ご意見） 緊急輸送等の業務の有無（改善基準告示の適用除外業務）	<ul style="list-style-type: none"> • 改善基準告示を変更した場合に、どのような影響があるのかについて、実態調査で聞いておくべき。【使】

(2) 自動車運転者向け調査項目

調査項目 (案)		委員のご意見
①回答者の情報		
雇用形態	自動車運転者の属性（性別・年齢等）、雇用実態（雇用形態、勤務体系、勤務時間帯等）と、勤務時間帯や勤務体系との関係を調べるため、調査項目に設定。	
年齢		
性別		
勤続年数		
勤務体系		
勤務時間帯 (運行日の作業区分別スケジュール)		
②生の声		
休息期間の時間・取得場所と充足度	分割休息の4時間は、身体が休まるという観点から妥当な時間なのか。【公】	
疲労蓄積度	運転者の疲労蓄積度は、拘束時間や運転時間などの労働実態に加え、乗車する車両性能、勤務時間帯、年齢などにより異なるのではないか。【公】【労】【使】	
改善基準告示の認知度	現場のドライバーは、改善基準告示について、きちんと理解をしているのか。【使】	
改善基準告示を変更した場合の懸念事項		

自動車運転者の労働時間等に係る
実態調査検討会
(バス関係)

報告書

令和2年3月
株式会社富士通総研

目次

第1章 検討会の概要	1
1. 検討会の位置づけと目的.....	1
2. 検討会の開催.....	1
3. 検討会 委員一覧.....	1
第2章 自動車運転者の労働時間に関する実態調査について（バス関係） ...	2
1. 実態調査の目的.....	2
2. 実態調査に向けた議論の論点.....	2
3. 論点に対応した各意見.....	3
第3章 実態調査（バス関係）の概要	4
1. 調査時期.....	4
2. 調査期間.....	4
3. 調査対象事業場.....	5
4. 調査対象者.....	5
5. 調査方法.....	5
6-1. 調査項目（バス事業者向け）.....	5
6-2. 調査項目（自動車運転者向け）.....	6
7. 実態調査詳細設計に向けた提案.....	6
8. その他.....	6

第1章 検討会の概要

1. 検討会の位置づけと目的

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、労働条件及び安全衛生の確保・改善が喫緊の課題となっている。今後、自動車運転者は時間外労働の上限規制が令和6（2024）年度から適用となるため、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」を見直す必要があるが、自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性等に応じ、産業・物流の状況も踏まえた検討を要するため、自動車運転者の労働時間等に係る実態調査検討会を設置し、ハイヤー・タクシー、トラック、バスの3分野について、自動車運転者を使用する事業場に対する実態調査において調査すべき具体的事項の方針や方向性等について検討を行うことを目的とする。

2. 検討会の開催

令和元年度は、以下に示す通り、検討会を3回開催し、下述2項目の整理を行った。

- ・実態調査の方向性策定
- ・来年度以降の活動マイルストーン策定

第1回検討会 1月31日（金）10時～12時

- （1）自動車運転者の労働時間等に係る実態調査検討会の設置・運営等について
- （2）改善基準告示見直しに向けた討議

第2回検討会 2月27日（木）15時～17時

- （1）改善基準告示の見直しの論点整理について
- （2）自動車運転者労働時間等の実態調査について

第3回検討会 3月25日（水）10時～12時

- （1）実態調査方向性（案）
- （2）来年度以降の活動マイルストーン（案）

3. 検討会 委員一覧

川田 琢之	筑波大学ビジネスサイエンス系	教授
小田切 優子	東京医科大学公衆衛生学分野	講師
池之谷 潤	日本私鉄労働組合総連合会	
鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合	軌道・バス部会事務局長
齋藤 隆	公益社団法人日本バス協会	労務委員会 委員長
楨田 浩昭	公益社団法人日本バス協会	労務委員会 副委員長

第2章 自動車運転者の労働時間に関する実態調査について (バス関係)

1. 実態調査の目的

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、労働条件及び安全衛生の確保・改善が喫緊の課題となっている。「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」については、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」の国会附帯決議事項として、過労死防止等の観点から見直しを求められており、労働条件の基本事項として労働条件分科会において審議を行うものとされている。

自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性等に応じ、地域交通を支えるインフラの持続性等も踏まえた検討を要するため、労働条件分科会の下に、新たに公労使の三者で構成される自動車運転者労働時間等専門委員会が設置され検討が行われており、こうした中、自動車運転者の適正な労働時間管理に資することを目的として、過労死等の防止の観点から「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の見直しの検討の参考とするため、自動車運転者（バス関係）の労働時間の実態を把握するための調査を実施する。

2. 実態調査に向けた議論の論点

(1) 改善基準告示の規定内容の妥当性

①規定されている時間

拘束時間(13時間)/休息期間(8時間)等の妥当性

②規制の対象

③特例の項目

自然災害発生時の代替輸送、分割休息期間 等

(2) 改善基準告示遵守に必要な取組

①多様な勤務特性

都心型/地方型 等

②業界の特性

事業継続などの課題

③賃金と労働時間の関連

労働時間短縮に伴う給与減額

(3) 長時間労働の実態

①業務区分別の「労働時間実態」を把握

「貸切バス」「乗合バス」の区分ごとに労働時間の実態を確認

1週間の拘束時間、1日の拘束時間、休息期間、

1週間の運転時間、1日の運転時間、連続運転時間、1日の手待ち時間

(4) 運転者の生の声

①疲労蓄積の認識度等を確認

(5) 先進的な取組み

①労働時間短縮に繋がる先進的な取組み

(6) 最新技術の動向

①労働時間短縮に繋がる最新技術

3. 論点に対応した各意見

【拘束時間】

- 1日の拘束時間が15時間を超えるのは、週2回までとなっている。この2回という回数が妥当か検討する必要がある。【公】【労】
- 折待時間、勤務開放時間など、拘束時間に含めるかどうか、定義を明確化すべきである。【公】【使】
- 拘束時間を議論するためにも、拘束時間内の具体的な過ごし方（運転、休憩、準備等）について、使用者側及びドライバーに調査してはどうか。【使】
- 勤務開放時間と、その過ごし方、負担に感じているか等、ドライバーに調査してはどうか【労】【使】

【休息期間】

- 運転者が睡眠をしっかりとるという観点から、現行の休息期間（8時間以上）で十分なのか検討が必要ではないか。【労】
- 休息期間が8時間を超えると、タイヤが組みづらくなるため、サービス低下につながる恐れがある。【使】
- 実態調査では、ツーマン運行時の休息期間についても調査してほしい。運転していない人が、休息期間に日報を書くなど労働している可能性があり、しっかり休めているかの調査が必要である。【労】
- 改善基準告示と健康障害との因果関係についても、実態調査で分析すべきではないか。【使】
- 睡眠時間の充足度は、あくまで運転者個人の主観であるため、疲労蓄積との関連性については別途精査が必要である。【使】
- 休息期間の分割特例について、分割特例の回数や拘束時間に含めているか等の実態を調査してほしい。【労】

【休日】

- 健康被害を防ぐためにも、ある程度まとまって労働から解放される時間が必要である。そのためには、休息期間だけでなく、休日にも着目する必要がある。運転者の休日取得状況についても調査してはどうか。【公】

【運転時間・連続運転時間】

- 勤務シフトによって、疲労蓄積度に違いが見られるのではないか。例えば、遅番の人は早番の人と比べ、暗い中を運転するため、疲労が蓄積しやすい可能性がある。【公】
- 連続運転時間と休憩時間の定義は、改善基準告示と国土交通省の「交代運転者の配置基準」とで異なっている。合わせるべきではないか。【労】
 - 改善基準告示：運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩などを確保すること
 - 交代運転者の配置基準：夜間ワンマン運行の場合、実車運転概ね2時間毎に連続15分以上の休憩を確保すること（400km以下の場合）
- 運行計画を作成する際に、自然渋滞は勘案しているが、事故渋滞など突発的な事象が発生すると遵守できないこともある。まずは実態調査で、遵守できない要因について調査してはどうか。【労】【使】

【時間外労働時間及び休日労働】

- 拘束時間が長くなると、時間外労働の増加につながる。時間外労働や休日労働についても調査が必要である。【公】
- 時間外労働の上限規制等、他の規制との整合性は必要である。【使】
- 労働基準法の一般則との整合性を取ることも必要ではないか。【公】

【特例】

- 災害対策基本法で、緊急車両として改善基準告示の適用外になるのは良いが、災害対応の際、改善基準告示の規制からどこを特例とするのかその範囲について検討が必要ではないか。【使】
- 災害対応については、事業主が安全面から判断いただければよいのであって、改善基準告示の検討の対象外だと考える。【労】

【運転者の生の声】

- 改善基準告示に定められている、1日の拘束時間や延長回数等について、どのように捉えているか。【公】【労】
- 実態の休息期間で十分な休息が取れているかを調査するため、その内数である睡眠時間についても調査してはどうか。【労】
- 疲労蓄積度は、拘束時間や運転時間などの労働実態に加え、運転車の年齢、勤務シフトなどにより異なるのではないか。ただし、疲労蓄積度の取得方法については、別途精査が必要である。【使】

【その他】

- 改善基準告示の見直しについての意見や要望を聞く質問をいれてほしい。【使】
- 現状の改善基準告示は、遵守すべき項目が多く、現状の告示が分かりづらくなっており、運行管理者にとって負担となっているのではないか。【使】
- 運行管理がどのような様態となっているのか、実態調査で把握すべき。【公】【使】

第3章 実態調査（バス関係）の概要

1. 調査時期

令和2年12月末までの期間において、調査時期を決定する。

現時点での想定は以下のとおり。

（乗合） 10月

（貸切） 東日本・西日本などエリアによってシーズン、オフシーズンが異なる等から、稼働率を目安として各社が時期（シーズン、オフシーズン）を判断のうえ決定する。

なお、新型コロナウイルスの影響などにより、前年の実績データを取得した方が望ましいと判断した場合は、当該データの活用も視野に入れた検討を行う。ただし、疲労蓄積度等、過去に遡って調査することが困難な項目については、直近の状況を把握することを検討する。

2. 調査期間

1. の時期において4週間または1か月の労働時間の状況を調査する。

3. 調査対象事業場

事業者は、大都市圏及び地方都市圏において、貸切・乗合の別、及び協会加入の有無に配慮しつつ、大規模、中小規模の事業場を数社選定するよう努める。(全体として数百社程度)

【要検討項目】

企業規模別の調査対象数：過去の類似調査等を参考に、詳細設計にて検討する。

4. 調査対象者

自動車運転者は、典型的な勤務形態が把握できるよう心掛け、以下の2案を考慮して詳細設計にて検討・決定する。

案1) 拘束時間の上位者、1日の拘束時間の延長回数の上位者 等を指定し、各事業場にて条件に合致する自動車運転者を選定する

案2) 対象事業場に所属する自動車運転者を全数調査する

5. 調査方法

実態把握・調査研究事業(仮称)の受託者が、上記3および4.について、通信調査・ヒアリングによって行うことを検討する。

企業調査の一部については使用者団体の協力を得て、労働者調査の一部については労働組合の協力を得て実施する。

調査対象となる各社の実情を踏まえ、機器により勤務形態の把握が可能な場合には、それにより、それ以外の場合には、企業担当者及び自動車運転者による記入の方法をとる。

6-1. 調査項目(バス事業者向け)

① 事業所情報

所在エリア、労働組合の有無、保有車両台数

(乗合) ダイヤ(便)数、ダイヤ(便)数の増減傾向とその理由、ダイヤ(便)に対する定員数、始発・終発の時刻 等

(貸切) 稼働率、年間の稼働率の増減傾向とその理由 等

② 所属する自動車運転者情報

雇用形態、人数、年齢構成、勤続年数構成、勤務シフト(早番・遅番・長勤) 等

③ 運行管理体制(人数、役割と課題、運行管理の複雑さ、支援するIT機器 等)

④ 自動車運転者の労働実態

【改善基準告示にかかる各種時間と遵守できない理由・原因】

拘束時間、休息期間、休日、運転時間、点検時間、手待時間、折待時間、荷役時間、洗車時間、日報作成時間、時間外労働、休日労働 等

【勤務シフトにかかる実態】

勤務時間帯(始業・終業)

勤務シフト(早番・遅番・長勤)の変更時における休息期間

⑤ 改善基準告示の見直しに対する意見・要望

地域交通を支える観点から見直しによる影響 等

6-2. 調査項目（自動車運転者向け）

- ① 回答者の情報
年齢、性別、勤続年数、勤務シフト、1日の拘束時間の延長回数 等
- ② 自動車運転者の生の声
1日の拘束時間の延長回数に対する思い
休息期間、睡眠時間
疲労蓄積状況 等

7. 実態調査詳細設計に向けた提案

実態調査の実施に当たっては、調査の目的を明確にするとともに、調査結果を目的以外には使用しないことを明確化した上で、本来の実態が明らかとなるようにするべき。

8. その他

これまでに行われている類似の各種調査研究によって、自動車運転者（バス関係）の実態を把握することが可能な調査項目については、当該調査研究の結果（公表されているもの）を活用することにより、効率的に本件実態調査を実施し、類似の各調査研究の項目については精査した上で、詳細設計を行うものとする。

参考資料 1 改善基準告示見直しに向けたご意見の整理（令和元年度3月現在）

（1）事業者向け調査項目

調査項目（案）		委員のご意見					
①事業所情報							
<table border="1"> <tr> <td>所在エリア</td> <td rowspan="5"> <ul style="list-style-type: none"> 都市部と地方部では、バス事業に違いが見られるため、都市と地方の観点も盛り込む必要がある。【使】 例）ダイヤ（便）数の減少に対する度合いや、路線の圧縮に対する考え方 等。 ダイヤ（便）数、稼働率の減少の原因についても明確にすべきである。【労】 ダイヤ（便）数、稼働率の減少の原因の一つにドライバー不足も考えられることから、ドライバーの充足状況についても実態調査で把握すべきである。【労】 </td> </tr> <tr> <td>労働組合の有無</td> </tr> <tr> <td>保有車両台数</td> </tr> <tr> <td> 【乗合】 ダイヤ（便）数 ダイヤ（便）の増減傾向とその理由 ダイヤ（便）に対する定員数 始発・終発の時刻 </td> </tr> <tr> <td> 【貸切】 稼働率 年間の稼働率の増減傾向とその理由 </td> </tr> </table>	所在エリア	<ul style="list-style-type: none"> 都市部と地方部では、バス事業に違いが見られるため、都市と地方の観点も盛り込む必要がある。【使】 例）ダイヤ（便）数の減少に対する度合いや、路線の圧縮に対する考え方 等。 ダイヤ（便）数、稼働率の減少の原因についても明確にすべきである。【労】 ダイヤ（便）数、稼働率の減少の原因の一つにドライバー不足も考えられることから、ドライバーの充足状況についても実態調査で把握すべきである。【労】 	労働組合の有無	保有車両台数	【乗合】 ダイヤ（便）数 ダイヤ（便）の増減傾向とその理由 ダイヤ（便）に対する定員数 始発・終発の時刻	【貸切】 稼働率 年間の稼働率の増減傾向とその理由	
所在エリア	<ul style="list-style-type: none"> 都市部と地方部では、バス事業に違いが見られるため、都市と地方の観点も盛り込む必要がある。【使】 例）ダイヤ（便）数の減少に対する度合いや、路線の圧縮に対する考え方 等。 ダイヤ（便）数、稼働率の減少の原因についても明確にすべきである。【労】 ダイヤ（便）数、稼働率の減少の原因の一つにドライバー不足も考えられることから、ドライバーの充足状況についても実態調査で把握すべきである。【労】 						
労働組合の有無							
保有車両台数							
【乗合】 ダイヤ（便）数 ダイヤ（便）の増減傾向とその理由 ダイヤ（便）に対する定員数 始発・終発の時刻							
【貸切】 稼働率 年間の稼働率の増減傾向とその理由							
②所属する自動車運転者情報							
<table border="1"> <tr> <td>雇用形態別人数</td> <td rowspan="4">ドライバーの人数・年齢構成・勤務シフトについて把握する。</td> </tr> <tr> <td>年齢構成</td> </tr> <tr> <td>勤続年数構成</td> </tr> <tr> <td>勤務シフト（早番・遅番・長勤）</td> </tr> </table>	雇用形態別人数	ドライバーの人数・年齢構成・勤務シフトについて把握する。	年齢構成	勤続年数構成	勤務シフト（早番・遅番・長勤）		
雇用形態別人数	ドライバーの人数・年齢構成・勤務シフトについて把握する。						
年齢構成							
勤続年数構成							
勤務シフト（早番・遅番・長勤）							
③運行管理体制							
<table border="1"> <tr> <td>運行管理体制（運行管理者の人数、役割と課題、支援するIT機器 等）</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 運行管理がどのような様態になっているのか、実態調査で把握すべき。【公】【使】 （各種時間の把握方法、管理方法、運行管理の複雑さ、支援するIT機器の有無 等） 現状の改善基準告示は、遵守すべき項目が多く、現状の告示が分かりづらくっており、運行管理者にとって負担となっているのではないか。【使】 </td> </tr> </table>	運行管理体制（運行管理者の人数、役割と課題、支援するIT機器 等）	<ul style="list-style-type: none"> 運行管理がどのような様態になっているのか、実態調査で把握すべき。【公】【使】 （各種時間の把握方法、管理方法、運行管理の複雑さ、支援するIT機器の有無 等） 現状の改善基準告示は、遵守すべき項目が多く、現状の告示が分かりづらくっており、運行管理者にとって負担となっているのではないか。【使】 					
運行管理体制（運行管理者の人数、役割と課題、支援するIT機器 等）	<ul style="list-style-type: none"> 運行管理がどのような様態になっているのか、実態調査で把握すべき。【公】【使】 （各種時間の把握方法、管理方法、運行管理の複雑さ、支援するIT機器の有無 等） 現状の改善基準告示は、遵守すべき項目が多く、現状の告示が分かりづらくっており、運行管理者にとって負担となっているのではないか。【使】 						

④自動車運転者の労働実態

改善基準告示にかかる各種時間の実態

拘束時間、休息期間、休日、
 運転時間、点検時間、手待時間、
 折待時間、荷役時間、洗車時間、
 日報作成時間、時間外労働、
 休日労働 等

【総論】

現行の改善基準告示の基準を見直すためには、現在の運行実態を調査し、きっちり整理することが必要

【拘束時間】

- 1日の拘束時間が15時間を超えるのは、週2回までとなっている。この2回という回数が妥当か検討する必要がある。【公】【労】
- 折待時間、勤務開放時間など、拘束時間を含めるかどうか、定義を明確化すべきである。【公】【使】
- 拘束時間を議論するためにも、拘束時間内の具体的な過ごし方（運転、休憩、準備等）について、使用者側及びドライバーに調査してはどうか。【使】
- 勤務開放時間と、その過ごし方、負担に感じているか等、ドライバーに調査してはどうか【労】【使】

【休息期間】

- 運転者が睡眠をしっかりとするという観点から、現行の休息期間（8時間以上）で十分なのか検討が必要ではないか。【労】
- 休息期間が8時間を超えると、タイヤが組みづらくなるため、サービス低下につながる恐れがある。【使】
- 実態調査では、ツーマン運行時の休息期間についても調査してほしい。
 運転していない人が、休息期間に日報を書くなど労働している可能性があり、しっかり休めているかの調査が必要である。【労】
- 改善基準告示と健康障害との因果関係についても、実態調査で分析すべきではないか。【使】
- 睡眠時間の充足度は、あくまで運転者個人の主観であるため、疲労蓄積との関連性については別途精査が必要である。【使】
- 休息期間の分割特例について、分割特例の回数や拘束時間を含めているか等の実態を調査してほしい。【労】

【休日】

- 健康被害を防ぐためにも、ある程度まとめて労働から解放される時間が必要である。そのためには、休息期間だけでなく、休日にも着目する必要がある。運転者の休日取得状況についても調査してはどうか。【公】

【運転時間・連続運転時間】

- 勤務シフトによって、疲労蓄積度に違いが見られるのではないか。
 例えば、遅番の人は早番の人と比べ、暗い中を運転するため、疲労が蓄積しやすい可能性がある。【公】
- 連続運転時間と休憩時間の定義は、改善基準告示と国土交通省の「交代運転者の配置基準」とで異なっている。合わせるべきではないか。【労】

改善基準告示：運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して
 30分以上の休憩などを確保すること

交代運転者の配置基準：夜間ワンマン運行の場合、実車運転概ね2時間毎に
 連続15分以上の休憩を確保すること（400km以下の場合）

④自動車運転者の労働実態

改善基準告示にかかる各種時間の実態

拘束時間、休息期間、休日、
 運転時間、点検時間、手待時間、
 折待時間、荷役時間、洗車時間、
 日報作成時間、時間外労働、
 休日労働 等

- 運行計画を作成する際に、自然渋滞は勘案しているが、事故渋滞など突発的な事象が発生すると遵守できないこともある。まずは実態調査で、遵守できない要因について調査してはどうか。【労】【使】
- 【時間外労働時間及び休日労働】**
- 拘束時間が長くなると、時間外労働の増加につながる。時間外労働や休日労働についても調査が必要である。【公】
- 時間外労働の上限規制等、他の規制との整合性は必要である。【使】
- 労働基準法の一般則との整合性を取ることも必要ではないか。【公】
- 【特例】**
- 災害対策基本法で、緊急車両として改善基準告示の適用外になるのは良いが、災害対応の際、改善基準告示の規制からどこを特例とするのかその範囲について検討が必要ではないか。【使】
- 災害対応については、事業主が安全面から判断いただければよいのであって、改善基準告示の検討の対象外だと考える。【労】

勤務シフトにかかる実態

勤務時間帯（始業・終業）
 勤務シフト（早番・遅番・長勤）の変
 更時における休息期間

- 勤務シフトによって、疲労蓄積度に違いが見られるのではないか。【公】

⑤改善基準告示の見直しに対する意見・要望

改善基準告示の見直しに対する意見・
 要望

- 改善基準告示を見直した場合に、地域交通を支える観点から、どのような影響があるのかについて、調査してほしい。【使】
- 改善基準告示の見直しについての意見や要望を聞く質問をいれてほしい。【使】

(2) 運転者向け調査項目

調査項目（案）		委員のご意見
①回答者の情報		
	年齢	<ul style="list-style-type: none"> 運転者の属性（性別・年齢等）と勤務シフトとの関係を調べるため、調査項目に設定。
	性別	
	勤続年数	
	勤務シフト（早番・遅番・長勤）	
	1日の拘束時間の延長回数	
②生の声		
	1日の拘束時間の延長回数に対する想い	<ul style="list-style-type: none"> 改善基準告示に定められている、1日の拘束時間や延長回数等について、どのように捉えているか。【公】 【労】
	休息期間と睡眠時間	<ul style="list-style-type: none"> 実態の休息期間で十分な休息が取れているかを調査するため、その内数である睡眠時間についても調査してはどうか。【労】
	疲労蓄積状況	<ul style="list-style-type: none"> 疲労蓄積度は、拘束時間や運転時間などの労働実態に加え、運転車の年齢、勤務シフトなどにより異なるのではないか。ただし、疲労蓄積度の取得方法については、別途精査が必要である。【使】