

# 自動車運転者の労働時間等に係る 実態調査の概要について

# 1 実態調査の概要について

- 改善基準告示の見直しにあたっては、自動車運転者の多様な勤務実態など業務の特性等を踏まえた検討を行う必要があることから、全国の自動車運転者の労働時間等の実態を把握するための調査を実施することとしている。
- 事業者に対して通信調査（書面）、自動車運転者に対し通信調査及びヒアリング調査を、それぞれ実施するもの。

## 実態調査の種類について

	事業者	自動車運転者
通信調査（書面）	○	○
ヒアリング調査	—	○

## 通信調査（書面）数の内訳について

	調査対象営業所数	調査対象自動車運転者数	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、貸切120 （※）一般路線200、高速80	1,600人 乗合（※）1,120人、貸切480人 （※）一般路線800人、高速320人	47都道府県×8.5営業所×4名

## 実態調査の流れについて

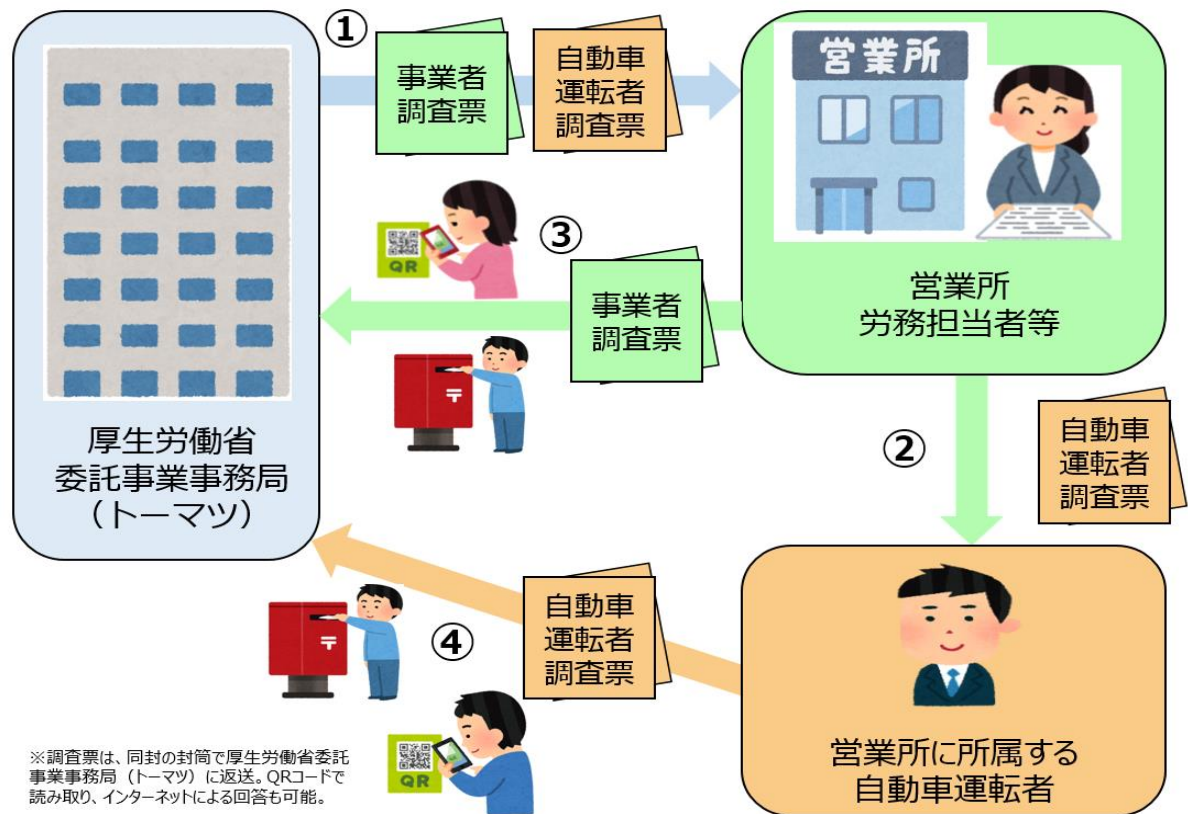
- ① 委託業者から、営業所（※1）の労務担当社等に調査票（※2）、（※3）を送付する。
- （※1）企業において、最も車両数の多い営業所
  - （※2）事業者調査票と自動車運転者調査票
  - （※3）バスについては、トーマツから本社労務担当者に調査票を送付する

### 【事業者が行うこと】

- ② 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（封筒含む）を手交し、記入を依頼する。
- ③ 営業所の労務担当者等は事業者調査票に必要事項を記入（※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

### 【自動車運転者が行うこと】

- ④ 営業所の労務担当者等から、自動車運転者調査票（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入（※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、実施する。



## 2 前回の専門委員会における今後のスケジュールに係る主なご意見について

- 改善基準告示の見直しについては、第1回専門委員会より、令和2年秋に実態調査を実施し、令和3年12月に告示改正、令和6年4月の告示施行を目途に議論を進めていたところ。
  - 一方、新型コロナ感染拡大を受け、前回の第2回専門委員会において今後のスケジュール（※1）について業態毎に意見が分かれたところ。
- （※1）実態調査の実施時期、実態調査の調査対象期間等

業態別	第2回専門委員会等のご意見の概要について
ハイヤー タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー業界は、今、土砂降りの状況にある。令和元年と比べて、4月～5月の売り上げが6割から8割減少している。今後3年は需要がおそく戻らないので、実態調査は令和元年を対象として行うべき。</li> <li>新型コロナ感染拡大を受け、2月後半から業界全体の経営状況が非常に深刻な状態にある。実態を把握するのであれば、令和2年度では対応出来ないため、調査は令和元年度を対象に行うべき。</li> </ul>
トラック	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナ感染拡大を受け、物流の状況は変化している。改善基準告示の見直しにあたっては、アフターコロナの状況を踏まえた実態を調査した上で議論を行う必要があることから、令和2年秋に調査をすることはやぶさかではないが、トラックとしては、令和3年を本調査としてほしい。令和3年の調査結果を踏まえ、令和4年4月から告示見直しの本格的な議論を始めることとしたい。新型コロナ感染拡大という状況を踏まえた現在でも、実態調査の時期をずらすことなく、告示改正の時期をそのまま令和3年12月にしておくのは疑問。</li> <li>新型コロナ感染拡大を踏まえ、業界の物流の流れも変化しているので、アフターコロナの実態をしっかりと調査して把握できるようにしてほしい。できれば、令和3年に調査を実施したほうがいいのでは。</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年と比べて、令和2年4月～5月の乗合バスの運行状況は60%減、貸切バスはほとんど稼働していない状況にある。平常時を実態調査で把握するという趣旨であれば、従来のスケジュールどおり、令和元年度を調査対象期間として、令和2年に調査を行うべきではないか。</li> <li>新型コロナ感染拡大後に実態調査を行っても、業界の長時間労働の実態は見えてこないため、令和元年を対象に実態調査を実施すべき。</li> </ul>

### 業態別の時期に関するご意見について（まとめ）

	実施時期（※2）	通信調査の調査対象期間（※3）（※4）	告示見直しに向けた本格的な議論の開始時期
ハイヤー・タクシー （従来どおり）	令和2年10月	令和元年	令和3年4月～
トラック	令和2年10月 令和3年10月	令和元年 令和3年	令和4年4月～
バス （従来どおり）	令和2年10月	令和元年	令和3年4月～

（※2）委託業者が営業所等に実態調査票を送付する時期、（※3）実態調査の対象となる期間、（※4）ヒアリング調査は、令和元年から令和2年の状況を対象に実施予定

## 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、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、主たる事業内容、従業員数及び自動車運転者数、給与体系別自動車運転者数、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

#### 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、現在の改善基準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、勤務先での経験年数、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、勤務シフト、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

睡眠時間等自動車運転者が運転業務に従事する上で影響を及ぼす要因

#### III 休息期間の過ごし方

睡眠時間等休息期間の内訳

#### 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、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）

#### VI その他の事項

事業主による告示の遵守を意識した運行計画の作成について、告示の見直しにより休息期間が増えた場合等の利点等、現在の改善基準告示の内容及び改定についての意見

# 3 通信調査（書面）の調査項目（案）の概要について ②

## 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、保有する車両の台数（大型、中型等）、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、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

#### 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、現在の改善基準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、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

睡眠時間等自動車運転者が運転業務に従事する上で影響を及ぼす要因

#### III 休息期間の過ごし方

睡眠時間等休息期間の内訳

#### 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）

#### 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、現在の改善基準告示の内容及び改定についての意見

## バス

### 事業者調査

#### I 営業所の概要

営業所の所在地、保有する車両の台数（乗合バス、貸切バス、特定バス）、タコグラフの搭載状況、主たる事業内容、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、必要な自動車運転者の定員数、在籍自動車運転者の概要、自動車運転者の充足率、自動車運転者の人手不足感、貸切バス事業者安全性評価認定の有無

#### 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、折り待ち時間等、中間解放の時間、中間解放に関する組合との合意の有無

#### 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）、振替輸送等の突発的な増便の回数等、自然災害・道路渋滞等による拘束時間等の違反回数

#### 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、拘束時間が短縮された場合の課題、現在の改善基準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、勤務シフト、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

睡眠時間等自動車運転者が運転業務に従事する上で影響を及ぼす要因

#### III 休息時間の過ごし方

睡眠時間等休息期間の内訳

#### 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）

#### VI その他の事項

事業主による告示の遵守を意識した運行計画の作成について、エージェント（取引先）の協力について、現在の改善基準告示の内容及び改定についての意見