

1. 運送業（自動車運転従事者）

I. 企業調査

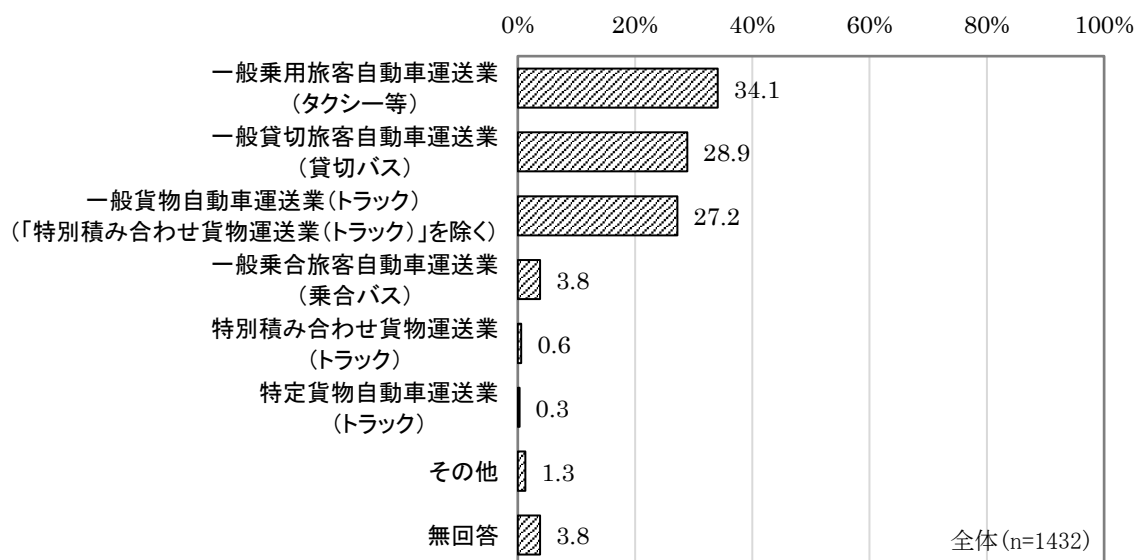
回答企業 1,432 社の主な業種は、バス（「一般乗合旅客自動車運送業（乗合バス）」「一般貸切旅客自動車運送業（貸切バス）」を合算）32.7%、タクシー34.1%、トラック（「一般貨物自動車運送業（トラック）」「特別積み合わせ貨物運送業（トラック）」「特定貨物自動車運送業（トラック）」を合算）28.1%である（図表 2-1-I-1）。正社員数が 10～49 人の企業が 44.3%（図表 2-1-I-3）、全労働者数が 10～49 人の企業が 44.1%（図表 2-1-I-5）を占める。

(1) 基本情報について（2019 年 10 月 1 日時点）

1) 主な業種（問 2）

主な業種は、「一般乗用旅客自動車運送業（タクシー等）」の割合が 34.1%で最も高く、次いで「一般貸切旅客自動車運送業（貸切バス）」が 28.9%、「一般貨物自動車運送業（トラック）（「特別積み合わせ貨物運送業（トラック）」を除く）」が 27.2%であった。

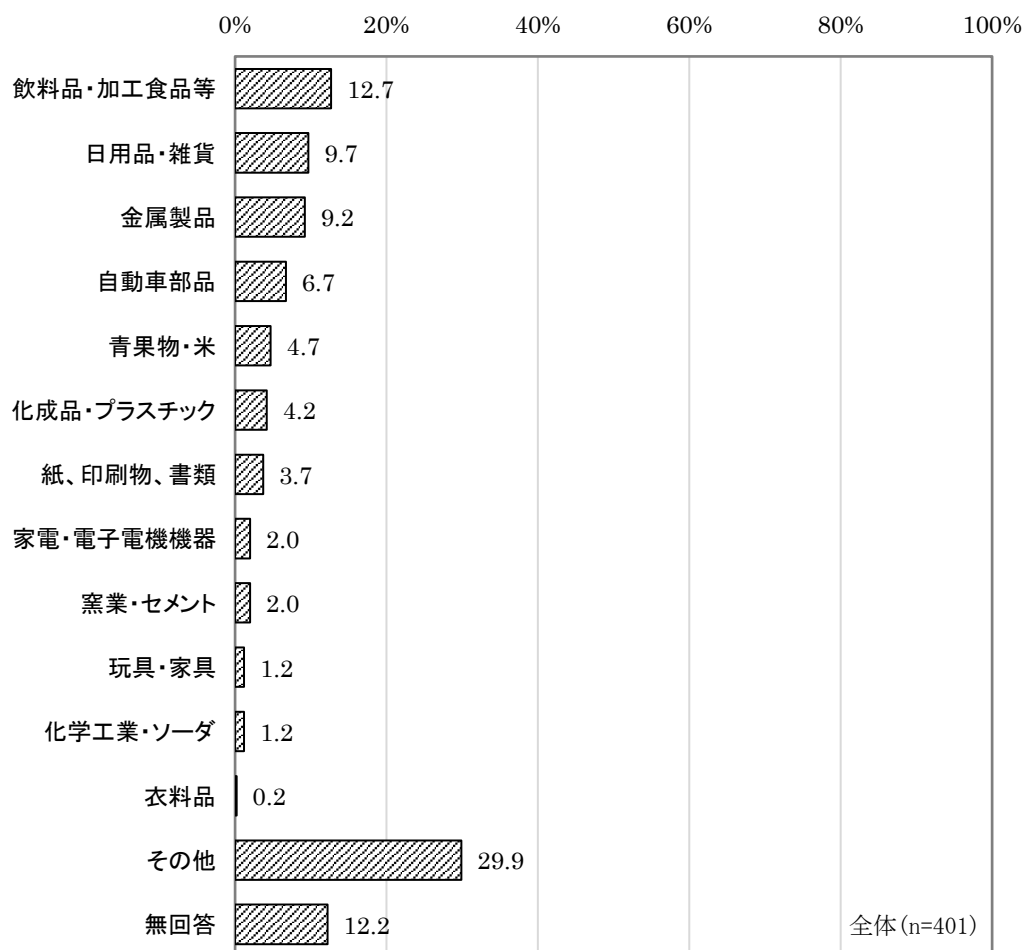
図表 2-1-I-1 主な業種



2) 主な取扱品目（問3）

トラックの主な取扱品目は、「飲料品・加工食品等」の割合が12.7%、「日用品・雑貨」が9.7%であった。

図表2-1-I-2 主な取扱品目



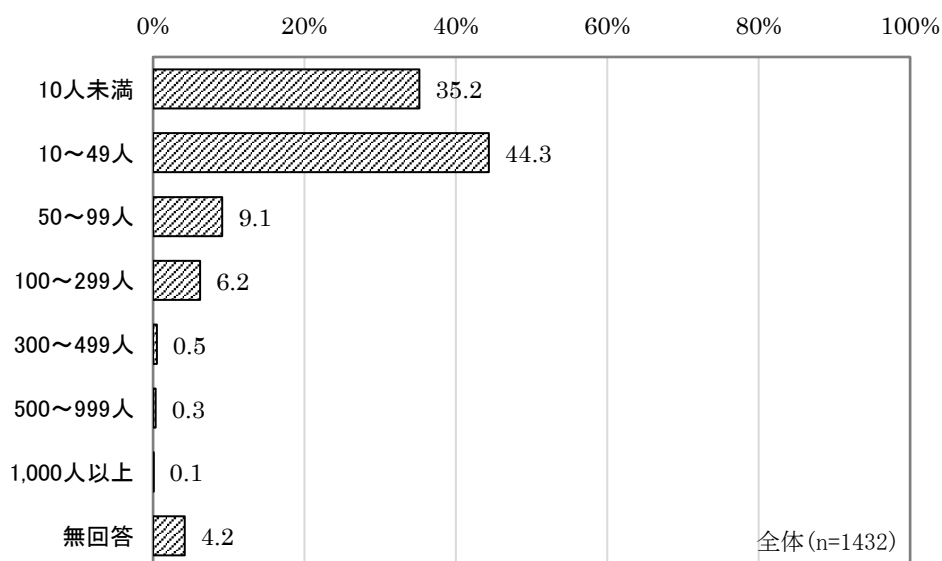
3) 企業全体の正社員・正職員数、全労働者数（問4）

①正社員・正職員数(問4(1))

正社員・正職員数は、「10～49人」の割合が44.3%で最も高く、次いで「10人未満」が35.2%であった。

主な業種別にみると、「バス」は「10人未満」の割合が最も高く、「タクシー」「トラック」では「10～49人」の割合が最も高かった。

図表2-1-I-3 正社員・正職員数



図表2-1-I-4 正社員・正職員数（主な業種別）

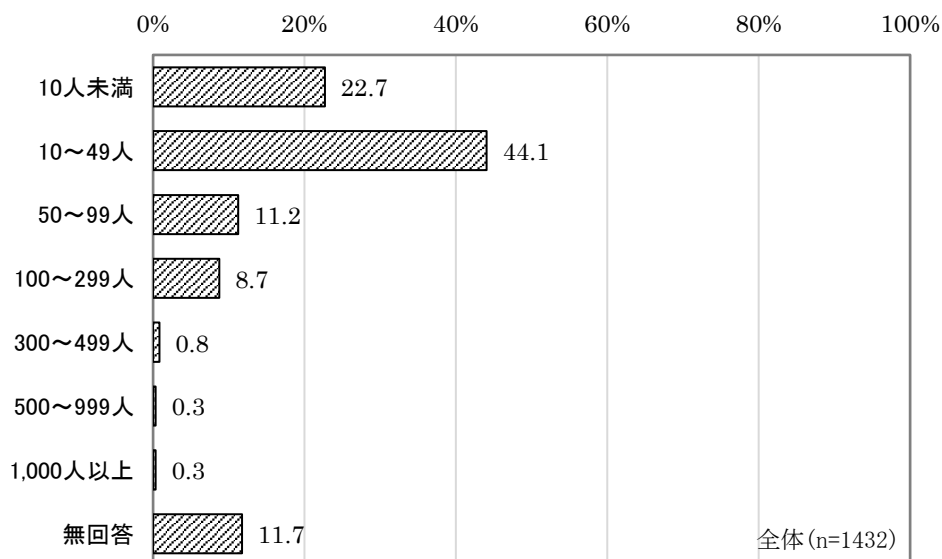
	合計	10人未満	10～49人	50～99人	100～299人	300～499人	500～999人	1,000人以上	無回答
全体	1432	504	635	131	89	7	5	1	60
	100.0	35.2	44.3	9.1	6.2	0.5	0.3	0.1	4.2
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	240	195	15	11	0	0	8
		100.0	51.2	41.6	3.2	2.3	0.0	0.0	1.7
	タクシー	489	141	210	74	49	2	1	12
		100.0	28.8	42.9	15.1	10.0	0.4	0.2	2.5
	トラック	401	97	212	38	28	5	4	16
	100.0	24.2	52.9	9.5	7.0	1.2	1.0	4.0	
その他	18	13	4	0	0	0	0	0	1
	100.0	72.2	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6

②全労働者数(問4(2))

全労働者数は、「10～49人」の割合が44.1%で最も高く、次いで「10人未満」が22.7%であった。

主な業種別にみると、「その他」を除いて、いずれも「10～49人」の割合が最も高かった。

図表 2-1-I-5 全労働者数



図表 2-1-I-6 全労働者数（主な業種別）

		合計	10人未満	10～49人	50～99人	100～299人	300～499人	500～999人	1,000人以上	無回答
全体		1432	325	631	161	125	12	5	5	168
		100.0	22.7	44.1	11.2	8.7	0.8	0.3	0.3	11.7
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	126	244	33	14	3	0	0	49
		100.0	26.9	52.0	7.0	3.0	0.6	0.0	0.0	10.4
	タクシー	489	100	185	80	75	6	0	1	42
		100.0	20.4	37.8	16.4	15.3	1.2	0.0	0.2	8.6
	トラック	401	83	182	44	33	3	5	4	47
	100.0	20.7	45.4	11.0	8.2	0.7	1.2	1.0	11.7	
その他	18	9	5	0	1	0	0	0	3	
	100.0	50.0	27.8	0.0	5.6	0.0	0.0	0.0	16.7	

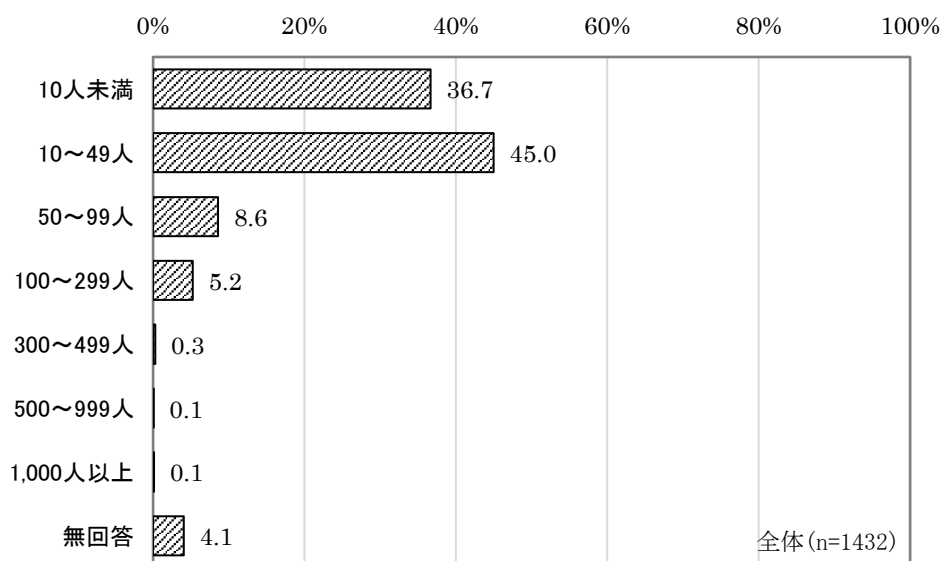
4) 自動車運転従事者数（問5）

①自動車運転従事者の正社員・正職員数（問5(1)）

自動車運転従事者の正社員・正職員数は、「10～49人」の割合が45.0%で最も高く、次いで「10人未満」が36.7%であった。

主な業種別にみると、「バス」は「10人未満」の割合が最も高く、「タクシー」「トラック」では「10～49人」の割合が最も高かった。

図表2-1-I-7 自動車運転従事者の正社員・正職員数



図表2-1-I-8 自動車運転従事者の正社員・正職員数（主な業種別）

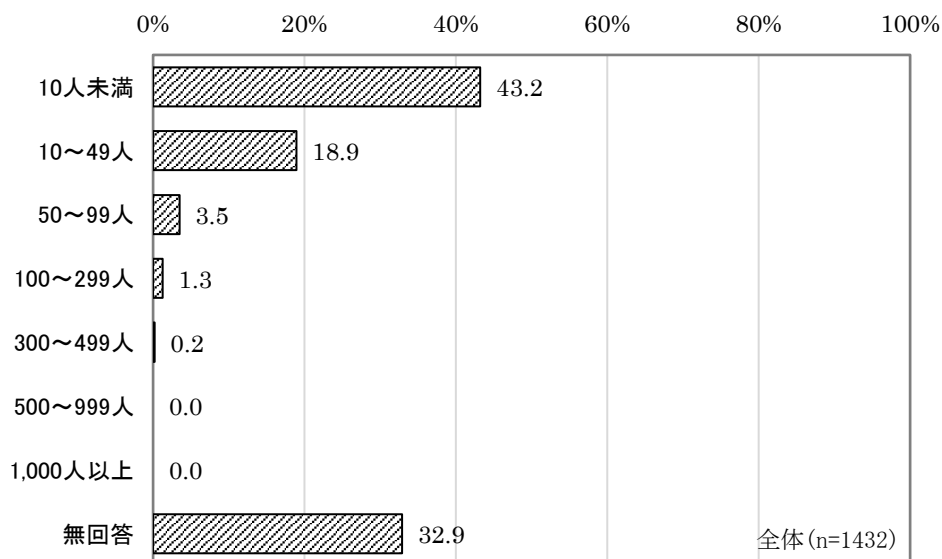
	合計	10人未満	10～49人	50～99人	100～299人	300～499人	500～999人	1,000人以上	無回答
全体	1432	525	644	123	75	4	1	2	58
	100.0	36.7	45.0	8.6	5.2	0.3	0.1	0.1	4.1
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	241	200	10	9	0	0	9
		100.0	51.4	42.6	2.1	1.9	0.0	0.0	1.9
	タクシー	489	141	212	75	43	1	0	1
		100.0	28.8	43.4	15.3	8.8	0.2	0.0	0.2
	トラック	401	114	216	36	22	3	1	1
	100.0	28.4	53.9	9.0	5.5	0.7	0.2	0.2	
その他	18	14	1	0	0	0	0	0	3
	100.0	77.8	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7

②正社員・正職員数以外の自動車運転従事者(問5(2))

自動車運転従事者の正社員・正職員数以外は、「10人未満」の割合が43.2%で最も高く、次いで「10～49人」が18.9%であった。

主な業種別にみると、いずれも「10人未満」の割合が最も高かった。

図表2-1-I-9 正社員・正職員数以外の自動車運転従事者



図表2-1-I-10 正社員・正職員数以外の自動車運転従事者（主な業種別）

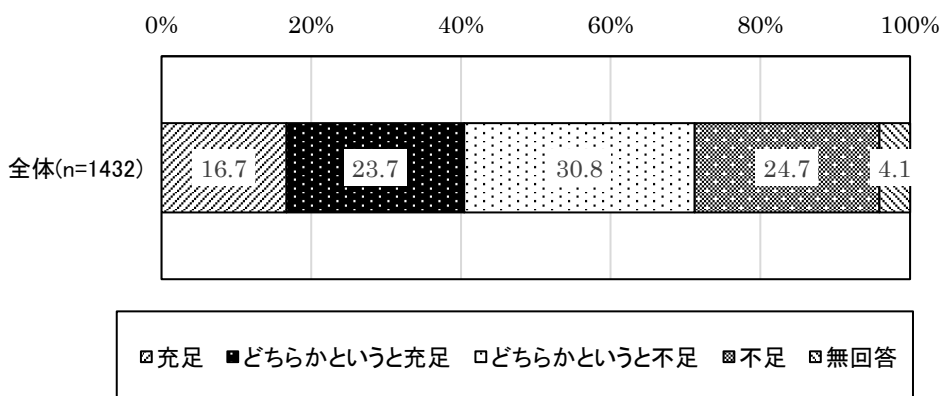
		合計	10人未満	10～49人	50～99人	100～299人	300～499人	500～999人	1,000人以上	無回答
全体		1432	619	271	50	18	3	0	0	471
		100.0	43.2	18.9	3.5	1.3	0.2	0.0	0.0	32.9
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	250	82	6	3	0	0	0	128
		100.0	53.3	17.5	1.3	0.6	0.0	0.0	0.0	27.3
	タクシー	489	175	129	34	9	1	0	0	141
		100.0	35.8	26.4	7.0	1.8	0.2	0.0	0.0	28.8
	トラック	401	173	55	9	6	2	0	0	156
	100.0	43.1	13.7	2.2	1.5	0.5	0.0	0.0	38.9	
	その他	18	11	1	0	0	0	0	0	6
		100.0	61.1	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3

5) 自動車運転従事者の充足状況（問6）

自動車運転従事者の充足状況は、不足（「不足」「どちらかというと不足」を合算）の割合が、55.5%であった。

主な業種別にみると、不足（「不足」「どちらかというと不足」を合算）の割合は、「バス」が46.5%、「タクシー」が73.2%、「トラック」が49.2%であった。

図表 2-1-I-11 自動車運転従事者の充足状況



図表 2-1-I-12 自動車運転従事者の充足状況（主な業種別）

		合計	充足	どちらかという と充足	どちらか という と不足	不足	無回答
全体		1432	239	340	441	353	59
		100.0	16.7	23.7	30.8	24.7	4.1
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	96	144	150	68	11
		100.0	20.5	30.7	32.0	14.5	2.3
	タクシー	489	56	67	134	224	8
		100.0	11.5	13.7	27.4	45.8	1.6
	トラック	401	72	117	145	52	15
		100.0	18.0	29.2	36.2	13.0	3.7
	その他	18	9	4	2	0	3
		100.0	50.0	22.2	11.1	0.0	16.7

（２）労働時間、休日・休暇制度等について

１）時間外労働に係る３６協定の締結状況（問７）

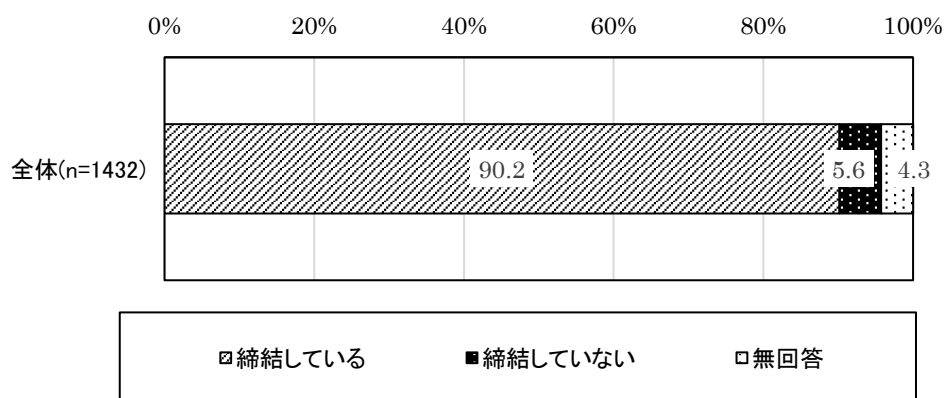
時間外労働に係る３６協定の締結状況は、「締結している」の割合が90.2%、「締結していない」が5.6%であった。

主な業種別にみると、「タクシー」の「締結している」の割合が低かった。

規模別にみると、労働者数の少ない企業において「締結している」の割合が低くなる。

平成28年度調査と比較すると、いずれの業種も「締結している」の割合が高くなっている。

図表２－１－Ⅰ－13 時間外労働に係る３６協定の締結状況



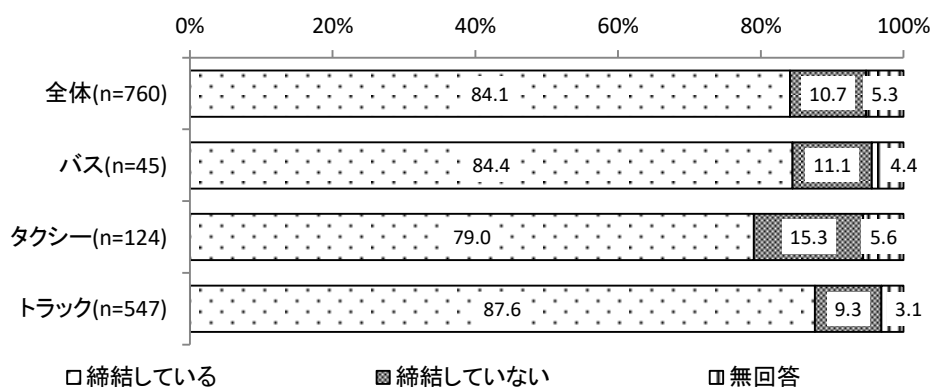
図表２－１－Ⅰ－14 時間外労働に係る３６協定の締結状況（主な業種別）

		合計	締結して いる	締結して いない	無回答
全体		1432	1291	80	61
		100.0	90.2	5.6	4.3
Ⅰ問2. 主な業種 (統合)	バス	469	450	9	10
		100.0	95.9	1.9	2.1
	タクシー	489	422	50	17
		100.0	86.3	10.2	3.5
	トラック	401	379	13	9
		100.0	94.5	3.2	2.2
	その他	18	11	4	3
		100.0	61.1	22.2	16.7

図表 2-1-I-15 時間外労働に係る 36 協定の締結状況（規模別）

		合計	締結して いる	締結して いない	無回答
全体		1432	1291	80	61
		100.0	90.2	5.6	4.3
I 問4(2). 全労働者数	10人未満	325	255	59	11
		100.0	78.5	18.2	3.4
	10～49人	631	619	10	2
		100.0	98.1	1.6	0.3
	50～99人	161	157	3	1
		100.0	97.5	1.9	0.6
	100～299人	125	125	0	0
		100.0	100.0	0.0	0.0
300～499人	12	12	0	0	
	100.0	100.0	0.0	0.0	
500～999人	5	5	0	0	
	100.0	100.0	0.0	0.0	
1,000人以上	5	5	0	0	
	100.0	100.0	0.0	0.0	

図表 2-1-I-16 時間外労働協定の締結状況（平成 28 年度調査）



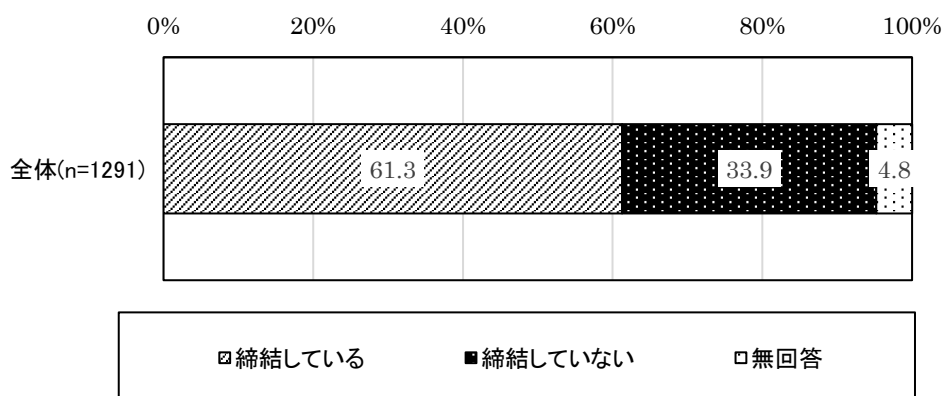
2) 特別条項付き36協定の締結状況（問8）

①特別条項付き36協定の締結状況（問8(1)）

時間外労働に係る36協定の締結状況について「締結している」と回答した企業における、特別条項付き36協定の締結状況は、「締結している」の割合が61.3%、「締結していない」が33.9%であった。

主な業種別にみると、「タクシー」の「締結している」の割合が低かった。

図表2-1-I-17 特別条項付き36協定の締結状況



図表2-1-I-18 特別条項付き36協定の締結状況（主な業種別）

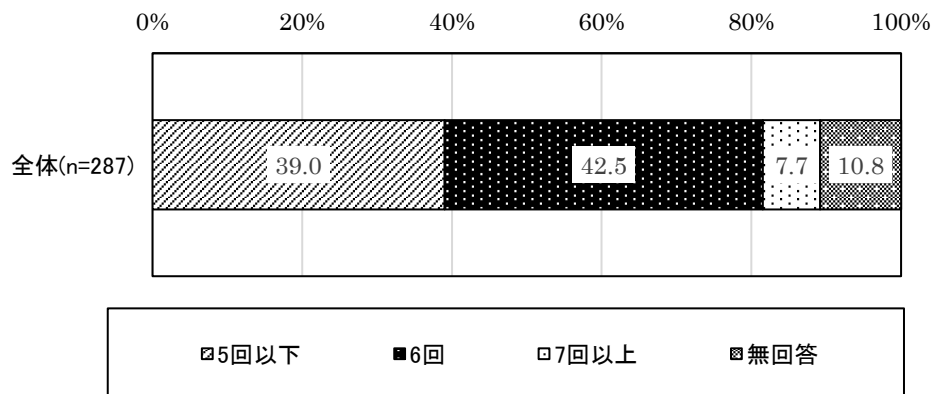
		合計	締結している	締結していない	無回答
全体		1291	791	438	62
		100.0	61.3	33.9	4.8
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	450	290	144	16
		100.0	64.4	32.0	3.6
	タクシー	422	233	168	21
		100.0	55.2	39.8	5.0
	トラック	379	245	112	22
		100.0	64.6	29.6	5.8
	その他	11	7	4	0
		100.0	63.6	36.4	0.0

②限度時間を超えることができる回数(問8(2)①)

特別条項付き36協定の締結状況について「締結している」と回答した企業における、限度時間を超えることができる回数は、「6回」の割合が42.5%で最も高く、次いで「5回以下」が39.0%であった。

主な業種別にみると、「バス」「タクシー」は「5回以下」の割合が最も高く、「トラック」では「6回」の割合が最も高かった。

図表2-1-I-19 限度時間を超えることができる回数



(注) 特別条項付き36協定の締結状況について「締結している」と回答した企業(791社)で、限度時間を超えることができる回数について、回数の記入があった企業(287社)の内訳である。

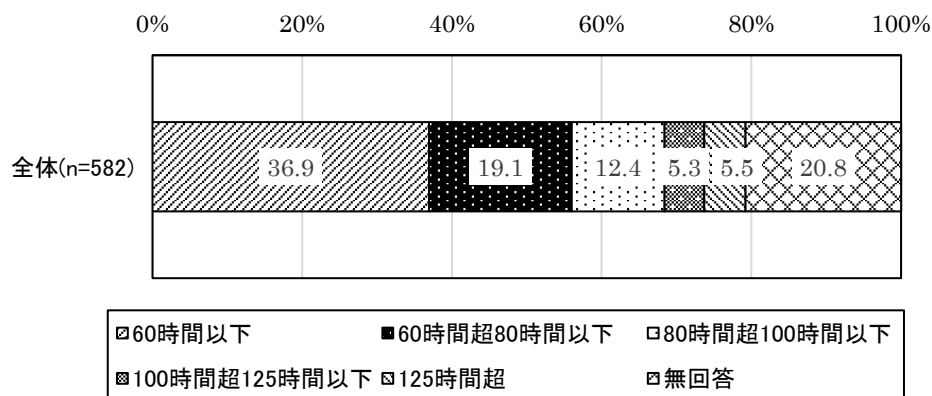
図表2-1-I-20 限度時間を超えることができる回数(主な業種別)

		合計	5回以下	6回	7回以上	無回答
全体		287	112	122	22	31
		100.0	39.0	42.5	7.7	10.8
I 問2. 主な業種(統合)	バス	95	56	29	3	7
		100.0	58.9	30.5	3.2	7.4
	タクシー	91	37	26	17	11
		100.0	40.7	28.6	18.7	12.1
	トラック	90	17	62	1	10
	100.0	18.9	68.9	1.1	11.1	
	その他	5	0	4	0	1
		100.0	0.0	80.0	0.0	20.0

③締結している特別延長時間【週または月単位】(問8(2)②)

特別条項付き36協定の締結状況について「締結している」と回答した企業における、特別延長時間【週または月単位】の月単位は、「60時間以下」の割合が36.9%で最も高く、次いで「60時間超80時間以下」が19.1%であった。

図表2-1-I-21 締結している特別延長時間【週または月単位】＜月単位＞

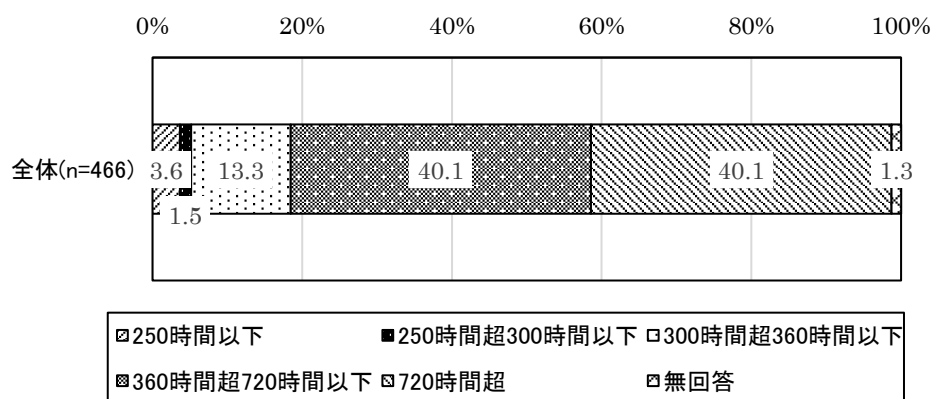


(注) 特別条項付き36協定の締結状況について「締結している」と回答した企業（791社）で、特別延長時間【週または月単位】について、時間の記入があった企業（582社）の内訳である。

④締結している特別延長時間【年単位】(問8(2)③)

特別条項付き36協定の締結状況について「締結している」と回答した企業における、特別延長時間【年単位】は、「360時間超720時間以下」と「720時間超」の割合が40.1%で最も高く、次いで「300時間超360時間以下」が13.3%であった。

図表2-1-I-22 締結している特別延長時間【年単位】



(注) 特別条項付き36協定の締結状況について「締結している」と回答した企業（791社）で、特別延長時間【年単位】について、時間の記入があった企業（466社）の内訳である。

3) 休日労働に係る36協定の締結状況（問9）

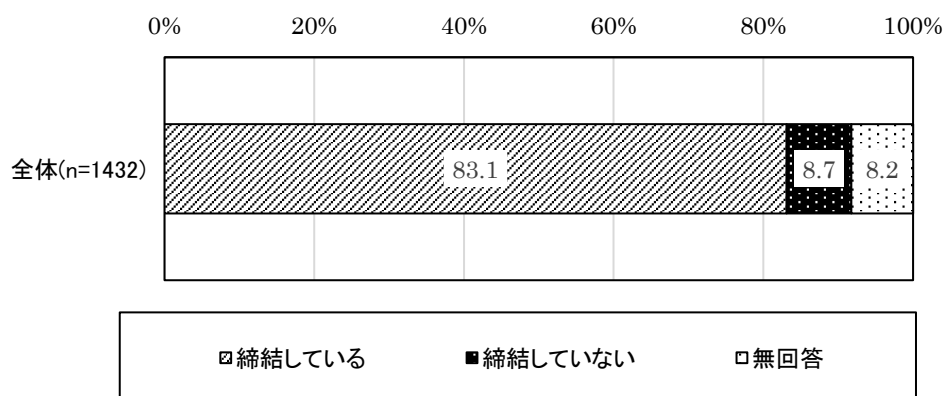
休日労働に係る36協定の締結状況は、「締結している」の割合が83.1%、「締結していない」が8.7%であった。

主な業種別にみると、「タクシー」の「締結している」の割合が低かった。

規模別にみると、労働者数の少ない企業において「締結している」の割合が低くなる。

平成28年度調査と比較すると、いずれの業種も「締結している」の割合が高くなっている。

図表2-1-I-23 休日労働に係る36協定の締結状況



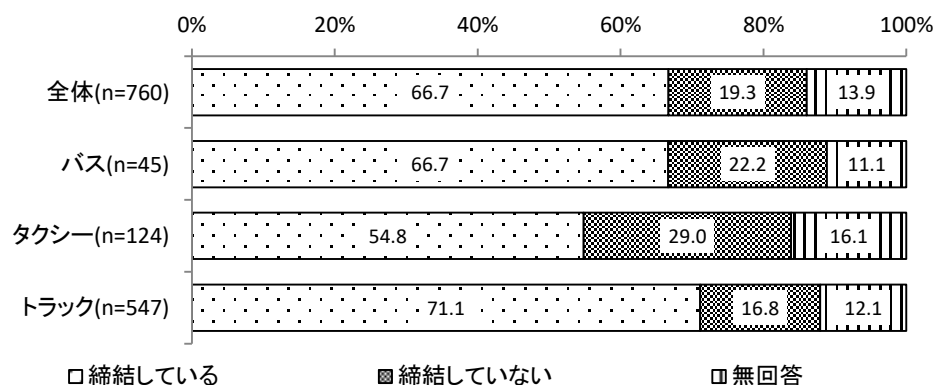
図表2-1-I-24 休日労働に係る36協定の締結状況（主な業種別）

		合計	締結して いる	締結して いない	無回答
全体		1432	1190	124	118
		100.0	83.1	8.7	8.2
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	422	23	24
		100.0	90.0	4.9	5.1
	タクシー	489	376	71	42
		100.0	76.9	14.5	8.6
	トラック	401	355	20	26
		100.0	88.5	5.0	6.5
	その他	18	10	4	4
		100.0	55.6	22.2	22.2

図表 2-1-I-25 休日労働に係る 36 協定の締結状況（規模別）

		合計	締結して いる	締結して いない	無回答
全体		1432	1190	124	118
		100.0	83.1	8.7	8.2
I 問4(2). 全労働者数	10人未満	325	238	67	20
		100.0	73.2	20.6	6.2
	10～49人	631	555	37	39
		100.0	88.0	5.9	6.2
	50～99人	161	152	4	5
		100.0	94.4	2.5	3.1
	100～299人	125	120	2	3
		100.0	96.0	1.6	2.4
300～499人	12	12	0	0	
	100.0	100.0	0.0	0.0	
500～999人	5	5	0	0	
	100.0	100.0	0.0	0.0	
1,000人以上	5	5	0	0	
	100.0	100.0	0.0	0.0	

図表 2-1-I-26 休日労働に係る労使協定の締結状況（平成 28 年度調査）



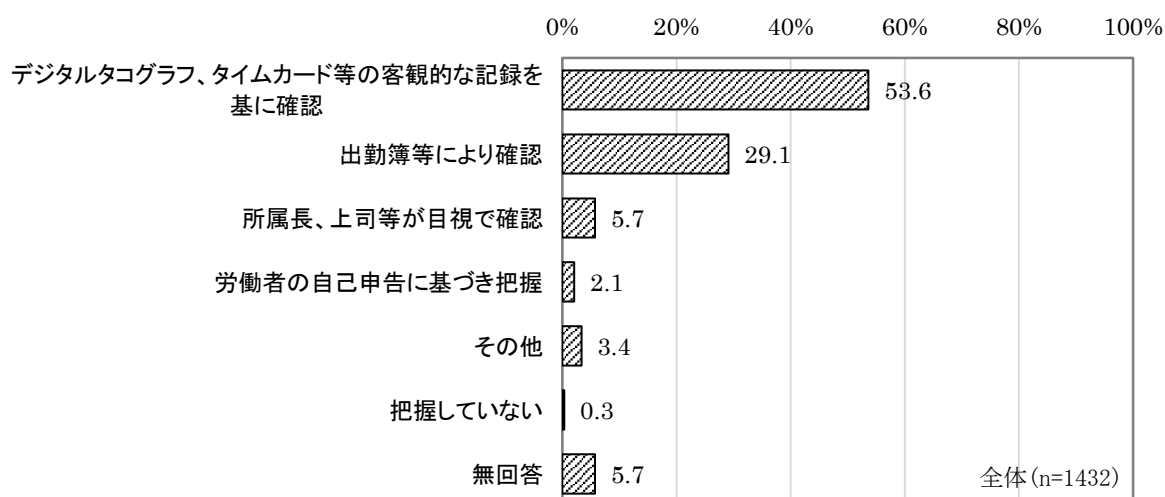
4) 労働時間の把握方法（問 10）

労働時間の把握方法は、「デジタルタコグラフ、タイムカード等の客観的な記録を基に確認」の割合が 53.6%で最も高く、次いで「出勤簿等により確認」が 29.1%であった。

主な業種別にみると、「その他」を除いて、いずれも「デジタルタコグラフ、タイムカード等の客観的な記録を基に確認」の割合が最も高かった。

平成 28 年度調査と比較すると、いずれの業種も「客観的な方法で把握」の割合が高くなっている。

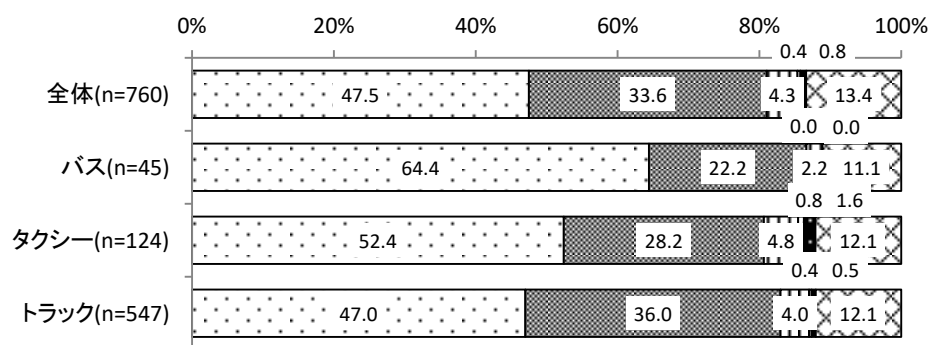
図表 2-1-I-27 労働時間の把握方法



図表 2-1-I-28 労働時間の把握方法（主な業種別）

		合計	所属長、 上司等が 目視で確 認	デジタルタコ グラフ、タイ ムカード等の 客観的な記録 を基に確認	出勤簿等 により確 認	労働者の 自己申告 に基づき 把握	その他	把握して いない	無回答
全体		1432	82	768	417	30	48	5	82
		100.0	5.7	53.6	29.1	2.1	3.4	0.3	5.7
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	20	280	134	1	16	0	18
		100.0	4.3	59.7	28.6	0.2	3.4	0.0	3.8
	タクシー	489	42	216	182	9	18	3	19
		100.0	8.6	44.2	37.2	1.8	3.7	0.6	3.9
	トラック	401	13	256	86	17	10	2	17
	100.0	3.2	63.8	21.4	4.2	2.5	0.5	4.2	
その他	18	2	4	5	3	1	0	3	
	100.0	11.1	22.2	27.8	16.7	5.6	0.0	16.7	

図表 2-1-I-29 自動車運転従事者の労働時間の把握の方法（平成 28 年度調査）



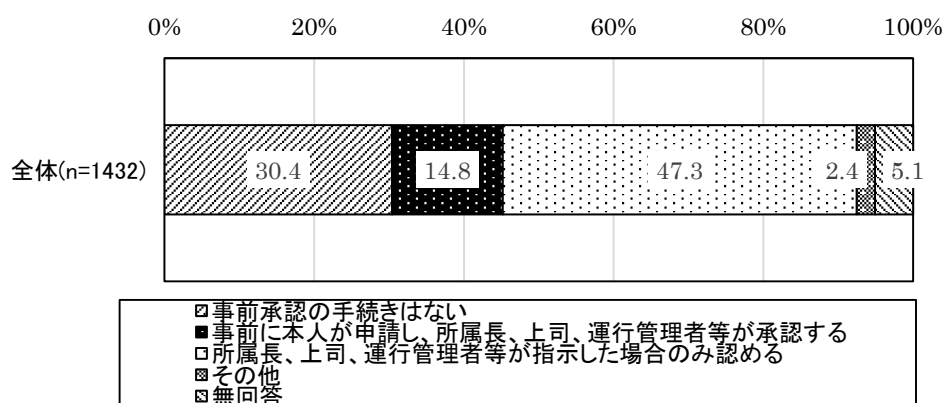
- 使用者又は運行管理者が、直接始業時刻や終業時刻を確認している
- ▨ タイムカード、ICカード、運行記録計などの客観的な方法で把握している
- ▤ 従業員による自己申告に基づいて把握している
- 特に把握していない
- その他
- ⊠ 無回答

5) 所定外労働を行う場合の手続き（問 11）

所定外労働を行う場合の手続きは、「所属長、上司、運行管理者等が指示した場合のみ認める」の割合が 47.3%で最も高く、次いで「事前承認の手続きはない」が 30.4%であった。

主な業種別にみると、「バス」「トラック」は「所属長、上司、運行管理者等が指示した場合のみ認める」の割合が最も高く、「タクシー」では「事前承認の手続きはない」の割合が最も高かった。

図表 2-1-I-30 所定外労働を行う場合の手続き



図表 2-1-I-31 所定外労働を行う場合の手続き（主な業種別）

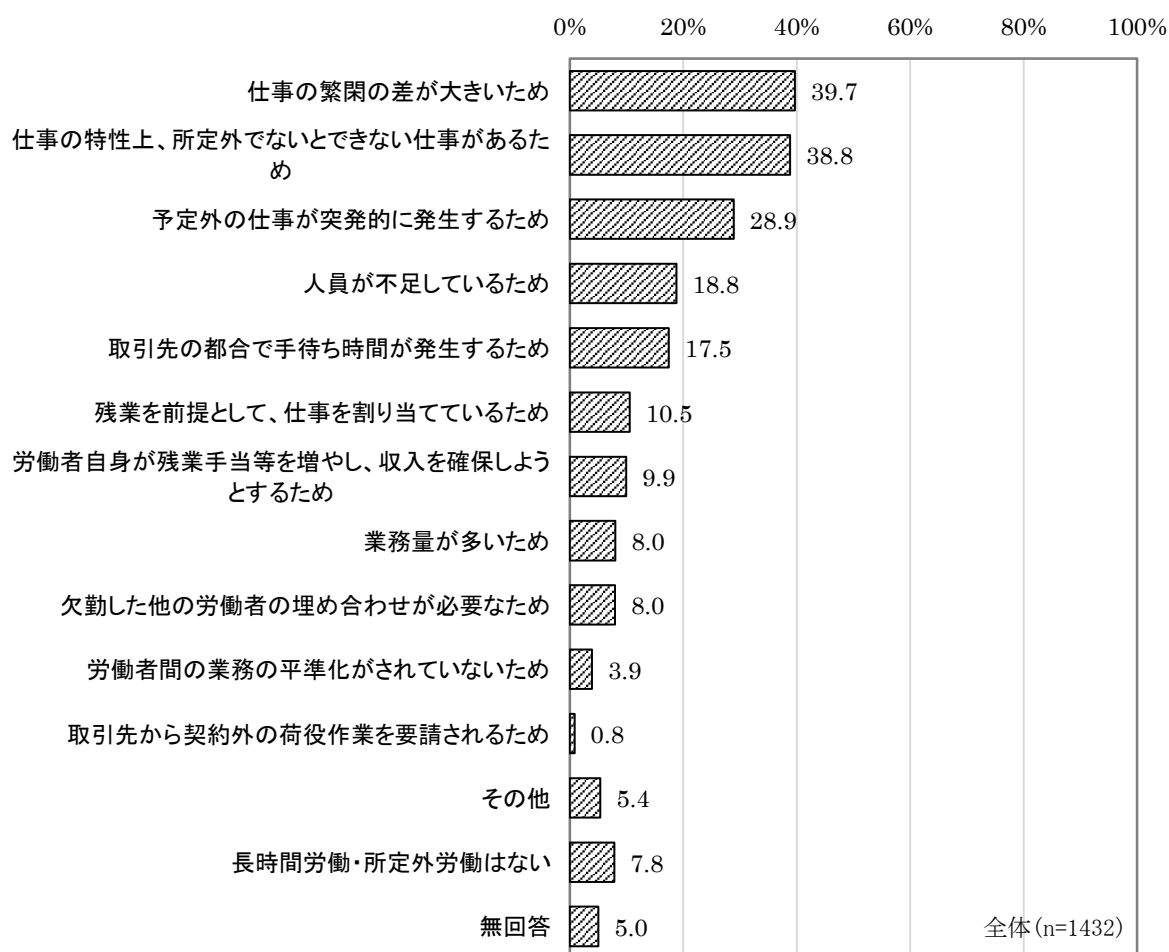
		合計	事前承認の手続きはない	事前に本人が申請し、所属長、上司、運行管理者等が承認する	所属長、上司、運行管理者等が指示した場合のみ認める	その他	無回答
全体		1432	435	212	677	35	73
		100.0	30.4	14.8	47.3	2.4	5.1
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	117	35	299	7	11
		100.0	24.9	7.5	63.8	1.5	2.3
	タクシー	489	173	120	160	18	18
		100.0	35.4	24.5	32.7	3.7	3.7
	トラック	401	137	48	193	6	17
	100.0	34.2	12.0	48.1	1.5	4.2	
	その他	18	1	2	11	1	3
	100.0	5.6	11.1	61.1	5.6	16.7	

6) 長時間労働・所定外労働が必要となる理由（問 12）

長時間労働・所定外労働が必要となる理由は、「仕事の繁閑の差が大きいため」の割合が 39.7%で最も高く、次いで「仕事の特性上、所定外でないとできない仕事があるため」が 38.8%であった。

主な業種別にみると、「バス」「トラック」は「仕事の特性上、所定外でないとできない仕事があるため」の割合が最も高く、「タクシー」では「仕事の繁閑の差が大きいため」、「予定外の仕事が発生するため」の割合が最も高かった。

図表 2-1-I-32 長時間労働・所定外労働が必要となる理由（複数回答）



図表 2-1-I-33 長時間労働・所定外労働が必要となる理由（複数回答）（主な業種別）

	合計	業務量が多いため	人員が不足しているため	仕事の繁閑の差が大きいため	仕事の特性上、所定外できない仕事があるため	残業を前提として、仕事を割り当てているため	予定外の仕事が発生するため	労働者間の業務の平準化がされていないため	欠勤した他の労働者の埋め合わせが必要のため	労働者自身が残業手当等を増やし、収入を確保しようとするため	取引先から契約外の荷役作業を要請されるため	取引先の都合で待ち時間が発生するため	その他	長時間労働・所定外労働はない	無回答	
全体	1432 100.0	115 8.0	269 18.8	568 39.7	556 38.8	151 10.5	414 28.9	56 3.9	114 8.0	142 9.9	12 0.8	250 17.5	77 5.4	112 7.8	72 5.0	
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469 100.0	29 6.2	76 16.2	221 47.1	229 48.8	38 8.1	108 23.0	13 2.8	41 8.7	12 2.6	1 0.2	58 12.4	26 5.5	45 9.6	11 2.3
	タクシー	489 100.0	16 3.3	121 24.7	192 39.3	132 27.0	78 16.0	192 39.3	14 2.9	39 8.0	87 17.8	1 0.2	28 5.7	26 5.3	40 8.2	20 4.1
	トラック	401 100.0	68 17.0	65 16.2	142 35.4	178 44.4	31 7.7	99 24.7	28 7.0	27 6.7	40 10.0	10 2.5	159 39.7	22 5.5	21 5.2	13 3.2
	その他	18 100.0	0 0.0	0 0.0	2 11.1	7 38.9	0 0.0	8 44.4	0 0.0	3 16.7	2 11.1	0 0.0	3 16.7	0 0.0	3 16.7	4 22.2

図表 2-1-I-34 自動車運転従事者に所定外労働が発生する理由（平成 28 年度調査）

	調査数	人員が足りないため	業務の繁閑の差が激しいため	仕事の特性上、所定外でないときもない仕事があるため	仕事の締切や納期が短いため	予定外の仕事が発生的に発生するため	後輩や同僚の指導を通常業務と共に担当させているため	残業を前提として、仕事を割り当てているため	従業員のノルマを高く設定しているため	社員間の業務の平準化ができていないため	会議・打ち合わせが多いため	従業員自身が仕事のため
全体	586 100.0	169 28.8	200 34.1	225 38.4	22 3.8	175 29.9	4 0.7	58 9.9	3 0.5	28 4.8	1 0.2	10 1.7
バス	34 100.0	13 38.2	13 38.2	16 47.1	0 0.0	4 11.8	0 0.0	1 2.9	0 0.0	2 5.9	0 0.0	0 0.0
タクシー	103 100.0	34 33.0	33 32.0	34 33.0	0 0.0	34 33.0	0 0.0	19 18.4	1 1.0	0 0.0	0 0.0	4 3.9
トラック	424 100.0	111 26.2	144 34.0	168 39.6	22 5.2	129 30.4	4 0.9	33 7.8	2 0.5	25 5.9	1 0.2	6 1.4
	調査数	従業員が不足しているため	従業員が周囲に気兼ねして帰りづらく感じているため	従業員自身が残業手当等を増やしたい、収入を確保しようとするため	従業員自身が、スキル・技術を磨こうと長く働くため	取引先から契約外の荷役作業を要請されるため	取引先の都合で待ち時間が発生するため	欠勤した他の従業員の埋め合わせが必要のため	その他	所定外労働はない	無回答	
全体	586 100.0	8 1.4	3 0.5	76 13.0	4 0.7	45 7.7	239 40.8	45 7.7	36 6.1	30 5.1	26 4.4	
バス	34 100.0	0 0.0	0 0.0	3 8.8	0 0.0	0 0.0	3 8.8	3 8.8	0 0.0	6 17.6	1 2.9	
タクシー	103 100.0	0 0.0	0 0.0	22 21.4	1 1.0	1 1.0	7 6.8	8 7.8	2 1.9	7 6.8	2 1.9	
トラック	424 100.0	8 1.9	3 0.7	49 11.6	3 0.7	42 9.9	221 52.1	30 7.1	33 7.8	14 3.3	22 5.2	

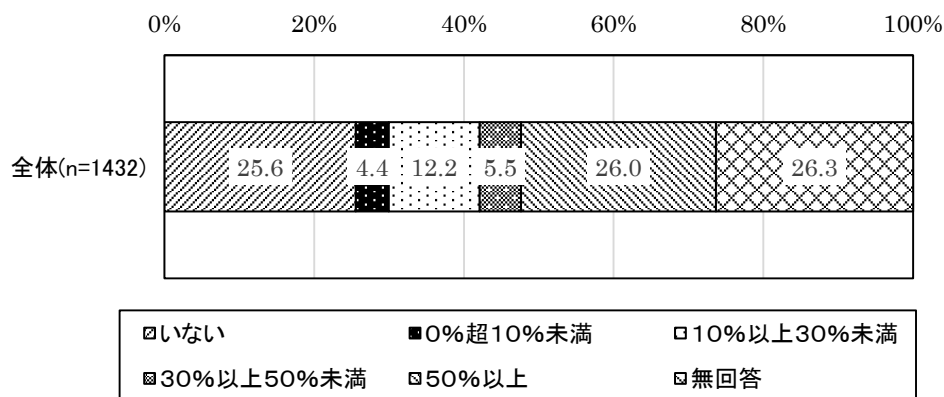
7) 2019年10月の時間外労働（休日労働を含む）の状況（問13）

①45時間超80時間未満の者の割合（問13(1)）

2019年10月の時間外労働（休日労働を含む）について45時間超80時間未満の者の割合は、「50%以上」の割合が26.0%で最も高く、次いで「いない」が25.6%であった。

主な業種別にみると、「バス」「タクシー」は「いない」の割合が最も高く、「トラック」では「50%以上」の割合が最も高かった。

図表2-1-I-35 45時間超80時間未満の者の割合



図表2-1-I-36 45時間超80時間未満の者の割合（主な業種別）

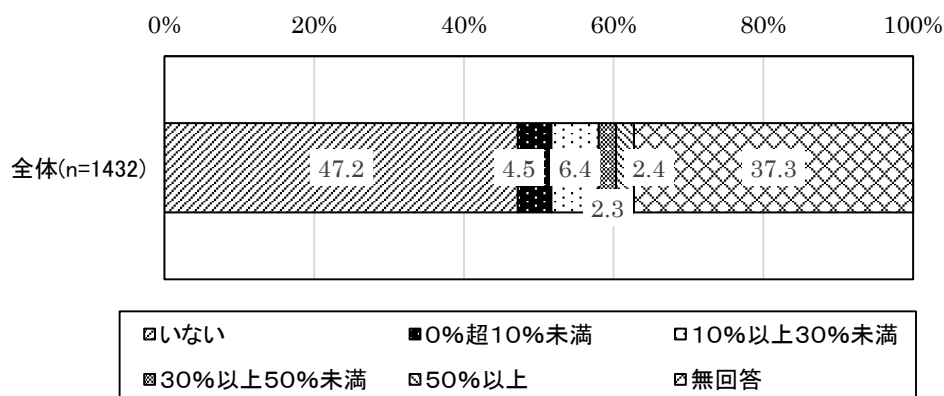
		合計	いない	0%超10%未満	10%以上30%未満	30%以上50%未満	50%以上	無回答
全体		1432	366	63	174	79	373	377
		100.0	25.6	4.4	12.2	5.5	26.0	26.3
I問2. 主な業種（統合）	バス	469	165	19	58	20	95	112
		100.0	35.2	4.1	12.4	4.3	20.3	23.9
	タクシー	489	132	25	52	17	116	147
		100.0	27.0	5.1	10.6	3.5	23.7	30.1
	トラック	401	55	19	58	39	150	80
	100.0	13.7	4.7	14.5	9.7	37.4	20.0	
その他	18	7	0	1	0	1	9	
	100.0	38.9	0.0	5.6	0.0	5.6	50.0	

②80時間超100時間未満の者の割合(問 13(1))

2019年10月の時間外労働（休日労働を含む）について80時間超100時間未満の者の割合は、「いない」の割合が47.2%で最も高く、次いで「10%以上30%未満」が6.4%であった。

主な業種別にみると、いずれも「いない」の割合が最も高かった。

図表2-1-I-37 80時間超100時間未満の者の割合



図表2-1-I-38 80時間超100時間未満の者の割合（主な業種別）

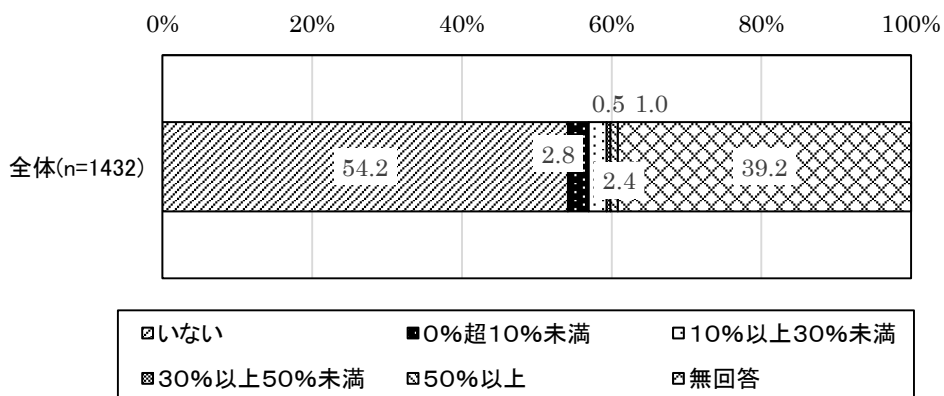
		合計	いない	0%超10%未満	10%以上30%未満	30%以上50%未満	50%以上	無回答
全体		1432	676	64	91	33	34	534
		100.0	47.2	4.5	6.4	2.3	2.4	37.3
I 問2. 主な業種（統合）	バス	469	263	9	21	4	5	167
		100.0	56.1	1.9	4.5	0.9	1.1	35.6
	タクシー	489	242	19	15	5	4	204
		100.0	49.5	3.9	3.1	1.0	0.8	41.7
	トラック	401	145	36	54	23	25	118
	100.0	36.2	9.0	13.5	5.7	6.2	29.4	
その他	18	7	0	0	1	0	10	
	100.0	38.9	0.0	0.0	5.6	0.0	55.6	

③100時間超の者の割合(問 13(1))

2019年10月の時間外労働（休日労働を含む）について100時間超の者の割合は、「いない」の割合が54.2%で最も高かった。

主な業種別にみると、いずれも「いない」の割合が最も高かった。

図表2-1-I-39 100時間超の者の割合



図表2-1-I-40 100時間超の者の割合（主な業種別）

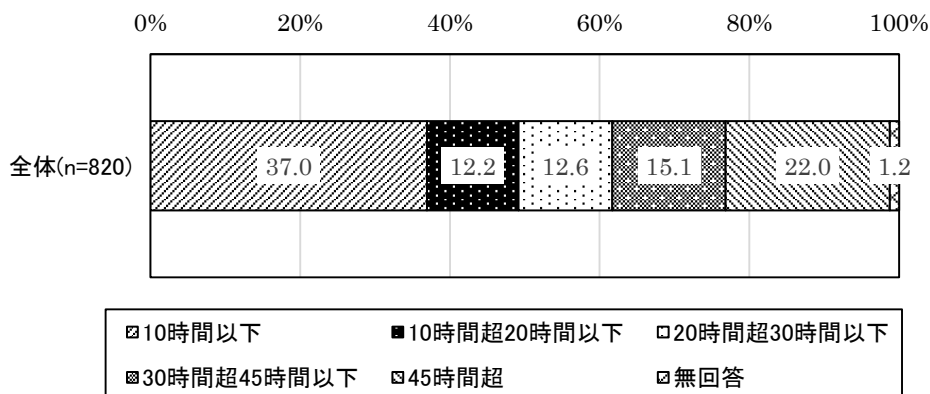
		合計	いない	0%超10%未満	10%以上30%未満	30%以上50%未満	50%以上	無回答
全体		1432	776	40	34	7	14	561
		100.0	54.2	2.8	2.4	0.5	1.0	39.2
I 問2. 主な業種（統合）	バス	469	280	6	8	1	3	171
		100.0	59.7	1.3	1.7	0.2	0.6	36.5
	タクシー	489	253	11	6	2	6	211
		100.0	51.7	2.2	1.2	0.4	1.2	43.1
	トラック	401	215	23	20	4	5	134
	100.0	53.6	5.7	5.0	1.0	1.2	33.4	
その他	18	8	0	0	0	0	10	
	100.0	44.4	0.0	0.0	0.0	0.0	55.6	

④時間外労働の平均時間(問 13(2))

2019年10月の時間外労働(休日労働を含む)の平均時間は、「10時間以下」の割合が37.0%で最も高く、次いで「45時間超」が22.0%であった。

主な業種別にみると、「バス」「タクシー」は「10時間以下」の割合が最も高く、「トラック」では「45時間超」の割合が最も高かった。

図表2-1-I-41 時間外労働の平均時間



(注) 時間外労働の平均時間について、時間の記入があった企業(820社)の内訳である。

図表2-1-I-42 時間外労働の平均時間(主な業種別)

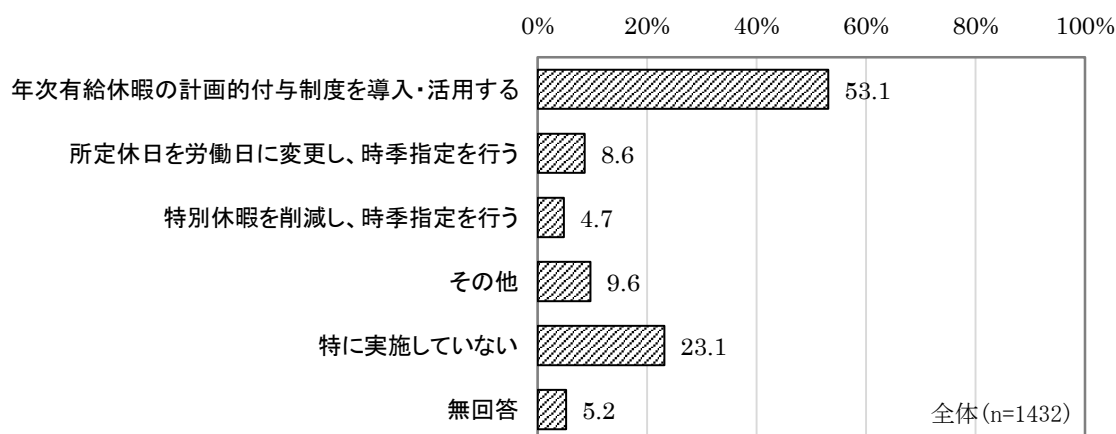
		合計	10時間以下	10時間超20時間以下	20時間超30時間以下	30時間超45時間以下	45時間超	無回答
全体		820	303	100	103	124	180	10
		100.0	37.0	12.2	12.6	15.1	22.0	1.2
I 問2. 主な業種(統合)	バス	275	124	40	31	36	43	1
		100.0	45.1	14.5	11.3	13.1	15.6	0.4
	タクシー	284	107	43	47	46	40	1
		100.0	37.7	15.1	16.5	16.2	14.1	0.4
	トラック	234	56	16	23	39	92	8
	100.0	23.9	6.8	9.8	16.7	39.3	3.4	
その他	8	7	0	1	0	0	0	
	100.0	87.5	0.0	12.5	0.0	0.0	0.0	

8) 年次有給休暇5日以上取得に向けた取組状況（問14）

年次有給休暇5日以上取得に向けた取組状況は、「年次有給休暇の計画的付与制度を導入・活用する」の割合が53.1%で最も高く、次いで「特に実施していない」が23.1%であった。

主な業種別にみると、いずれも「年次有給休暇の計画的付与制度を導入・活用する」の割合が最も高かった。

図表2-1-I-43 年次有給休暇5日以上取得に向けた取組状況（複数回答）



図表2-1-I-44 年次有給休暇5日以上取得に向けた取組状況（複数回答）（主な業種別）

		合計	年次有給休暇の計画的付与制度を導入・活用する	特別休暇を削減し、時季指定を行う	所定休日を労働日に変更し、時季指定を行う	その他	特に実施していない	無回答
全体		1432	760	68	123	138	331	74
		100.0	53.1	4.7	8.6	9.6	23.1	5.2
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	250	30	56	41	105	17
		100.0	53.3	6.4	11.9	8.7	22.4	3.6
	タクシー	489	247	13	26	48	146	18
		100.0	50.5	2.7	5.3	9.8	29.9	3.7
	トラック	401	238	24	39	46	62	14
	100.0	59.4	6.0	9.7	11.5	15.5	3.5	
その他	18	8	0	0	1	7	2	
	100.0	44.4	0.0	0.0	5.6	38.9	11.1	

（3）過重労働の防止に向けた取組について

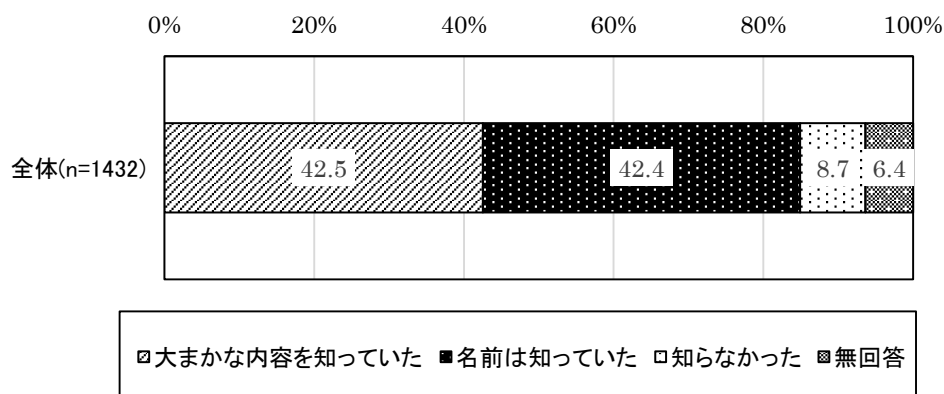
1）「過労死等防止対策推進法」の認知度（問 15）

「過労死等防止対策推進法」の認知度は、「大まかな内容を知っていた」の割合が 42.5%で最も高く、次いで「名前は知っていた」が 42.4%であった。

主な業種別にみると、いずれの業種も概ね同様の傾向であった。

平成 28 年度調査と比較すると、認知度はあまり変わっていない。

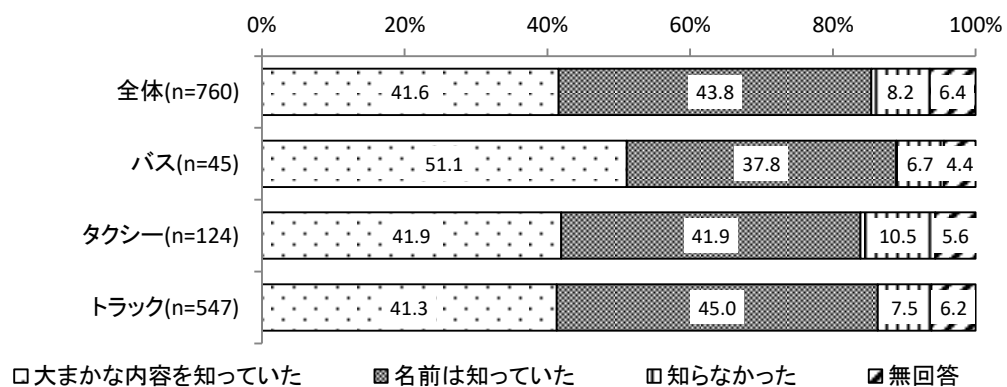
図表 2-1-I-45 「過労死等防止対策推進法」の認知度



図表 2-1-I-46 「過労死等防止対策推進法」の認知度（主な業種別）

		合計	大まかな内容を 知っていた	名前は知っていた	知らなかった	無回答
全体		1432	609	607	125	91
		100.0	42.5	42.4	8.7	6.4
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	212	200	33	24
		100.0	45.2	42.6	7.0	5.1
	タクシー	489	206	209	48	26
		100.0	42.1	42.7	9.8	5.3
	トラック	401	171	177	37	16
	100.0	42.6	44.1	9.2	4.0	
	その他	18	6	6	4	2
	100.0	33.3	33.3	22.2	11.1	

図表 2-1-I-47 過労死等防止対策推進法の認知度（平成 28 年度調査）



2) ハラスメントの予防・解決のための取組の実施状況（問 16）

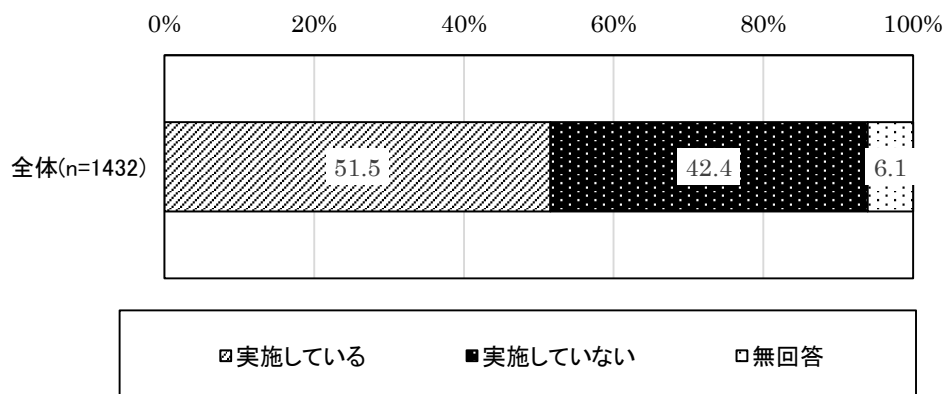
① 予防・解決のための取組の実施の有無（問 16(1)）

A. パワーハラスメント

パワーハラスメントの予防・解決のための取組の実施の有無は、「実施している」の割合が 51.5%、「実施していない」が 42.4%であった。

主な業種別にみると、いずれも「実施している」の割合が高かった。

図表 2-1-I-48 予防・解決のための取組の実施の有無【パワーハラスメント】



図表 2-1-I-49 予防・解決のための取組の実施の有無【パワーハラスメント】

(主な業種別)

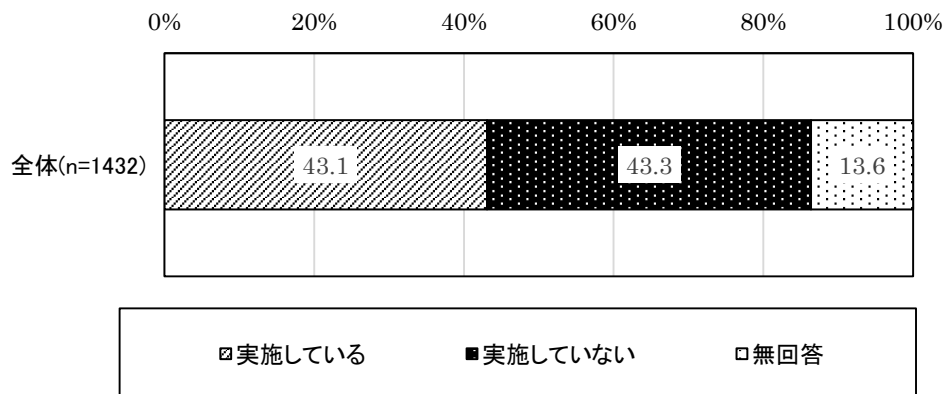
		合計	実施して いる	実施して いない	無回答
全体		1432	738	607	87
		100.0	51.5	42.4	6.1
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	233	212	24
		100.0	49.7	45.2	5.1
	タクシー	489	259	203	27
		100.0	53.0	41.5	5.5
	トラック	401	217	172	12
		100.0	54.1	42.9	3.0
	その他	18	9	7	2
		100.0	50.0	38.9	11.1

B. セクシュアルハラスメント

セクシュアルハラスメントの予防・解決のための取組の実施の有無は、「実施している」の割合が43.1%、「実施していない」が43.3%であった。

主な業種別にみると、「バス」は「実施していない」の割合が高く、「タクシー」は「実施している」の割合が高かった。「トラック」では、「実施している」の割合が43.4%、「実施していない」が44.6%と同程度であった。

図表 2-1-I-50 予防・解決のための取組の実施の有無【セクシュアルハラスメント】



図表 2-1-I-51 予防・解決のための取組の実施の有無【セクシュアルハラスメント】

(主な業種別)

		合計	実施している	実施していない	無回答
全体		1432	617	620	195
		100.0	43.1	43.3	13.6
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	192	210	67
		100.0	40.9	44.8	14.3
	タクシー	489	225	210	54
		100.0	46.0	42.9	11.0
	トラック	401	174	179	48
	100.0	43.4	44.6	12.0	
	その他	18	7	7	4
		100.0	38.9	38.9	22.2

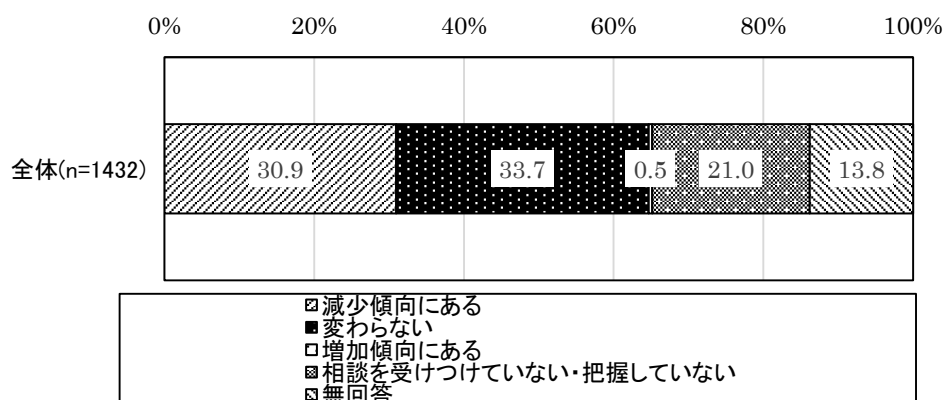
②4～5年前と比較した場合の相談件数の推移(問 16(2))

A. パワーハラスメント

4～5年前と比較した場合のパワーハラスメントに関する相談件数の推移は、「変わらない」の割合が33.7%で最も高く、次いで「減少傾向にある」が30.9%であった。

主な業種別にみると、「バス」「タクシー」は「変わらない」の割合が最も高く、「トラック」では「減少傾向にある」の割合が最も高かった。

図表 2-1-I-52 4～5年前と比較した場合の相談件数の推移【パワーハラスメント】



図表 2-1-I-53 4～5年前と比較した場合の相談件数の推移【パワーハラスメント】

(主な業種別)

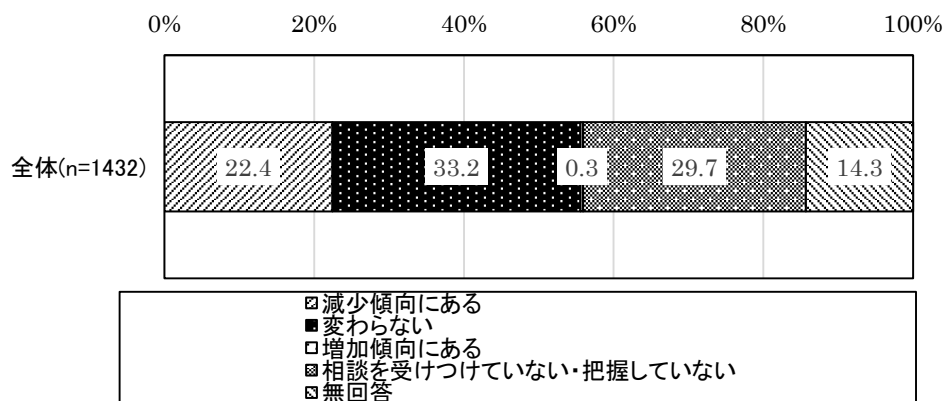
		合計	減少傾向にある	変わらない	増加傾向にある	相談を受けつけていない・把握していない	無回答
全体		1432	443	483	7	301	198
		100.0	30.9	33.7	0.5	21.0	13.8
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	139	177	2	97	54
		100.0	29.6	37.7	0.4	20.7	11.5
	タクシー	489	151	167	2	107	62
		100.0	30.9	34.2	0.4	21.9	12.7
	トラック	401	141	125	3	80	52
	100.0	35.2	31.2	0.7	20.0	13.0	
	その他	18	4	7	0	5	2
		100.0	22.2	38.9	0.0	27.8	11.1

B. セクシュアルハラスメント

4～5年前と比較した場合のセクシュアルハラスメントに関する相談件数の推移は、「変わらない」の割合が33.2%で最も高く、次いで「相談を受けつけていない・把握していない」が29.7%であった。

主な業種別にみると、「バス」「タクシー」は「変わらない」の割合が最も高く、「トラック」では「相談を受けつけていない・把握していない」の割合が最も高かった。

図表2-1-I-54 4～5年前と比較した場合の相談件数の推移【セクシュアルハラスメント】



図表2-1-I-55 4～5年前と比較した場合の相談件数の推移【セクシュアルハラスメント】

(主な業種別)

		合計	減少傾向にある	変わらない	増加傾向にある	相談を受けつけていない・把握していない	無回答
全体		1432	321	475	5	426	205
		100.0	22.4	33.2	0.3	29.7	14.3
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	104	163	2	144	56
		100.0	22.2	34.8	0.4	30.7	11.9
	タクシー	489	111	174	2	135	67
		100.0	22.7	35.6	0.4	27.6	13.7
	トラック	401	96	125	1	127	52
	100.0	23.9	31.2	0.2	31.7	13.0	
	その他	18	2	6	0	8	2
	100.0	11.1	33.3	0.0	44.4	11.1	

3) 自動車運転従事者の健康確保のための取組（問17）

自動車運転従事者の健康確保、脳・心疾患等の防止・早期発見のため、実施している対策・取組内容は、「定期健康診断の結果を踏まえた健康状態の把握」の割合が94.4%で最も高く、次いで「点呼時における自覚症状の把握」が64.2%であった。

主な業種別にみると、いずれも「定期健康診断の結果を踏まえた健康状態の把握」の割合が最も高かった。

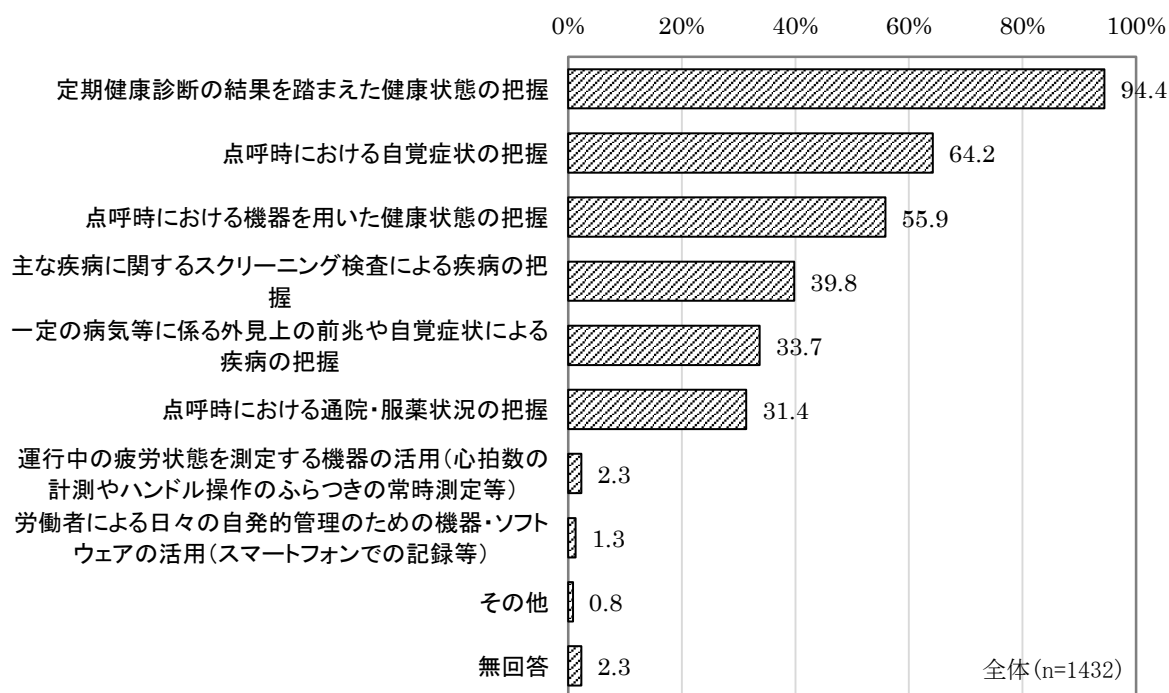
自動車運転従事者の健康確保、脳・心疾患等の防止・早期発見のため、実施している対策・取組内容について「主な疾病に関するスクリーニング検査による疾病の把握」と回答した企業における、当該対策・取組の具体的な内容は、「SAS スクリーニング検査」の割合が62.6%で最も高く、次いで「人間ドック」が61.4%であった。

主な業種別にみると、「バス」は「SAS スクリーニング検査」の割合が最も高く、「タクシー」「トラック」では「人間ドック」の割合が最も高かった。

自動車運転従事者の健康確保、脳・心疾患等の防止・早期発見のため、実施している対策・取組内容について「点呼時における機器を用いた健康状態の把握」と回答した企業における、当該対策・取組の具体的な内容は、「体温計」の割合が63.0%で最も高く、次いで「血圧計」が49.5%であった。

主な業種別にみると、いずれも「体温計」の割合が最も高かった。

図表2-1-I-56 自動車運転従事者の健康確保のための対策・取組の実施状況（複数回答）



図表 2-1-I-57 労働者の健康確保のための対策・取組の実施状況（複数回答）（主な業種別）

		合計	定期健康診断の結果を踏まえた健康状態の把握	一定の病気等に係る外見上の前兆や自覚症状による疾病の把握	主な疾病に関するスクリーニング検査による疾病の把握	点呼時における自覚症状の把握	点呼時における機器を用いた健康状態の把握	点呼時における通院・服薬状況の把握	労働者による日々の自発的管理のための機器・ソフトウェアの活用（スマートフォンでの記録等）	運行中の疲労状態を測定する機器の活用（心拍数の計測やハンドルの操作のふらつき等の常時測定等）	その他	無回答
全体		1432 100.0	1352 94.4	483 33.7	570 39.8	919 64.2	800 55.9	449 31.4	19 1.3	33 2.3	12 0.8	33 2.3
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469 100.0	460 98.1	181 38.6	295 62.9	311 66.3	332 70.8	210 44.8	10 2.1	21 4.5	5 1.1	2 0.4
	タクシー	489 100.0	463 94.7	185 37.8	128 26.2	342 69.9	264 54.0	135 27.6	5 1.0	6 1.2	3 0.6	5 1.0
	トラック	401 100.0	385 96.0	102 25.4	136 33.9	229 57.1	179 44.6	88 21.9	4 1.0	4 1.0	4 1.0	2 0.5
	その他	18 100.0	12 66.7	4 22.2	3 16.7	9 50.0	3 16.7	3 16.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	3 16.7

図表 2-1-I-58 主な疾病に関するスクリーニング検査による疾病の把握（主な業種別）

		合計	人間ドック	脳ドック	SASスクリーニング検査	心疾患に係る検査	眼疾患検査（緑内障、白内障等）	その他	無回答
全体		570 100.0	350 61.4	339 59.5	357 62.6	130 22.8	14 2.5	13 2.3	32 5.6
I 問2. 主な業種（統合）	バス	295 100.0	141 47.8	186 63.1	194 65.8	53 18.0	10 3.4	8 2.7	21 7.1
	タクシー	128 100.0	93 72.7	75 58.6	82 64.1	44 34.4	2 1.6	4 3.1	5 3.9
	トラック	136 100.0	110 80.9	73 53.7	73 53.7	32 23.5	2 1.5	1 0.7	6 4.4
	その他	3 100.0	2 66.7	2 66.7	2 66.7	1 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0

(注) 労働者の健康確保のための対策・取組の実施状況について、「主な疾病に関するスクリーニング検査による疾病の把握」の回答があった企業（570社）の内容である。

図表 2-1-I-59 点呼時における機器を用いた健康状態の把握（主な業種別）

		合計	体温計	血圧計	血糖値計	睡眠計	その他	無回答
全体		800 100.0	504 63.0	396 49.5	10 1.3	21 2.6	38 4.8	117 14.6
I 問2. 主な業種（統合）	バス	332 100.0	202 60.8	160 48.2	5 1.5	10 3.0	15 4.5	59 17.8
	タクシー	264 100.0	180 68.2	130 49.2	1 0.4	6 2.3	11 4.2	30 11.4
	トラック	179 100.0	99 55.3	94 52.5	4 2.2	5 2.8	9 5.0	28 15.6
	その他	3 100.0	2 66.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 33.3

(注) 労働者の健康確保のための対策・取組の実施状況について、「点呼時における機器を用いた健康状態の把握」の回答があった企業（800社）の内容である。

4) メンタルヘルス不調や精神障害の原因、事後措置における取組の実施状況（問 18）

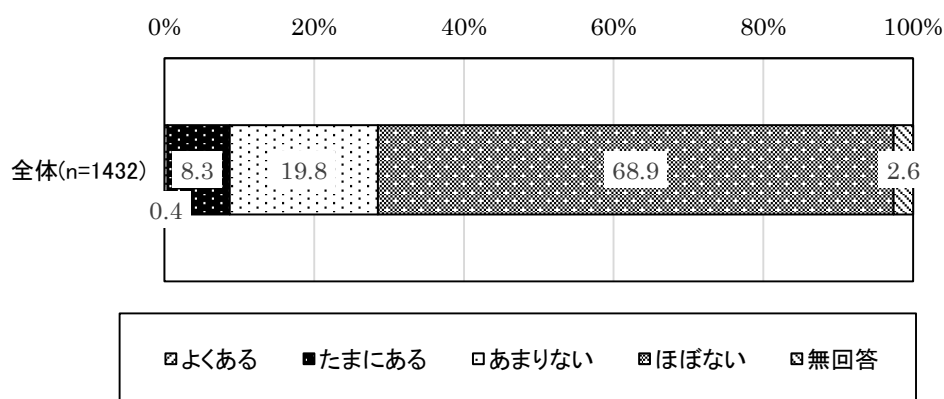
①事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験（問 18(1)）

・事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験の有無（問 18(1)①）

メンタルヘルス不調や精神障害の原因として事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験の有無は、ある（「よくある」「たまにある」を合算）が 8.7%であった。

主な業種別にみると、ある（「よくある」「たまにある」を合算）の割合は、「バス」が 5.7%、「タクシー」が 14.1%、「トラック」が 6.4%であった。

図表 2-1-I-60 事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験の有無



図表 2-1-I-61 事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験の有無（主な業種別）

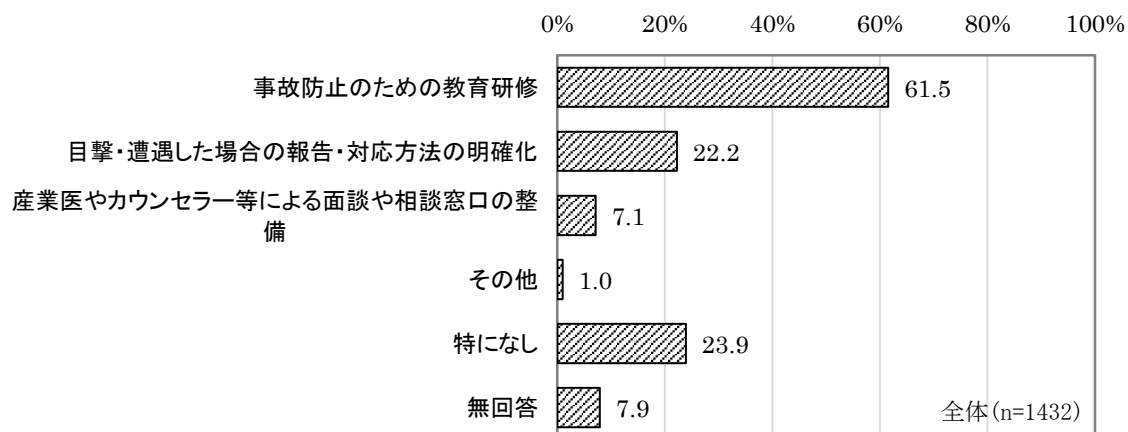
		合計	よくある	たまにある	あまりない	ほぼない	無回答
全体		1432	6	119	283	987	37
		100.0	0.4	8.3	19.8	68.9	2.6
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	1	26	69	369	4
		100.0	0.2	5.5	14.7	78.7	0.9
	タクシー	489	3	66	127	287	6
		100.0	0.6	13.5	26.0	58.7	1.2
	トラック	401	1	25	76	295	4
	100.0	0.2	6.2	19.0	73.6	1.0	
	その他	18	0	0	2	13	3
	100.0	0.0	0.0	11.1	72.2	16.7	

・事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験の対策・取組の具体的内容(問 18(1)②)

メンタルヘルス不調や精神障害の原因として事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験の対策・取組の具体的内容は、「事故防止のための教育研修」の割合が61.5%で最も高く、次いで「特になし」が23.9%であった。

主な業種別にみると、いずれも「事故防止のための教育研修」の割合が最も高かった。

図表 2-1-I-62 事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験の対策・取組の具体的内容（複数回答）



図表 2-1-I-63 事故の目撃・遭遇等の悲惨な体験の対策・取組の具体的内容（複数回答）（主な業種別）

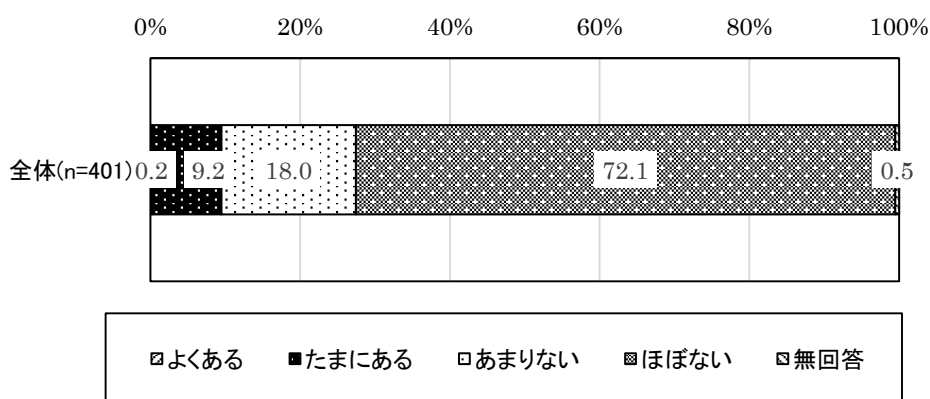
	合計	事故防止のための教育研修	目撃・遭遇した場合の報告・対応方法の明確化	産業医やカウンセラー等による面談や相談窓口の整備	その他	特になし	無回答	
全体	1432	881	318	102	14	342	113	
	100.0	61.5	22.2	7.1	1.0	23.9	7.9	
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	334	114	26	7	84	31
		100.0	71.2	24.3	5.5	1.5	17.9	6.6
	タクシー	489	284	127	44	3	135	24
		100.0	58.1	26.0	9.0	0.6	27.6	4.9
	トラック	401	234	63	30	4	111	32
	100.0	58.4	15.7	7.5	1.0	27.7	8.0	
その他	18	8	1	1	0	6	4	
	100.0	44.4	5.6	5.6	0.0	33.3	22.2	

②荷主からの暴言・暴力等【トラック】(問 18(2))

・荷主からの暴言・暴力等【トラック】の有無(問 18(2)①)

トラック運送において、メンタルヘルス不調や精神障害の原因として荷主からの暴言・暴力等の有無は、ある（「よくある」「たまにある」を合算）が9.4%であった。

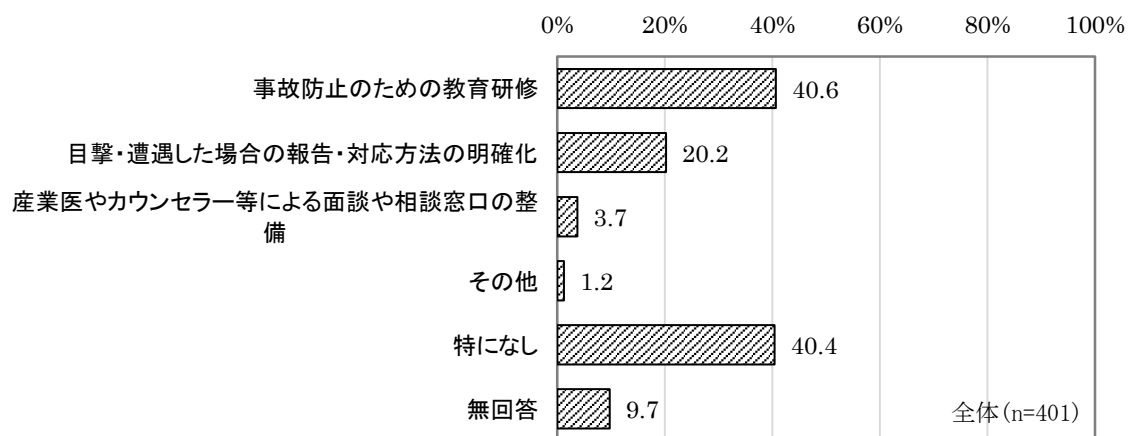
図表 2-1-I-64 荷主からの暴言・暴力等【トラック】



・荷主からの暴言・暴力等【トラック】の対策・取組の具体的内容(問 18(2)②)

トラック運送において、メンタルヘルス不調や精神障害の原因として荷主からの暴言・暴力等の対策・取組の具体的内容は、「事故防止のための教育研修」の割合が40.6%で最も高く、次いで「特になし」が40.4%であった。

図表 2-1-I-65 荷主からの暴言・暴力等【トラック】の対策・取組の具体的内容（複数回答）



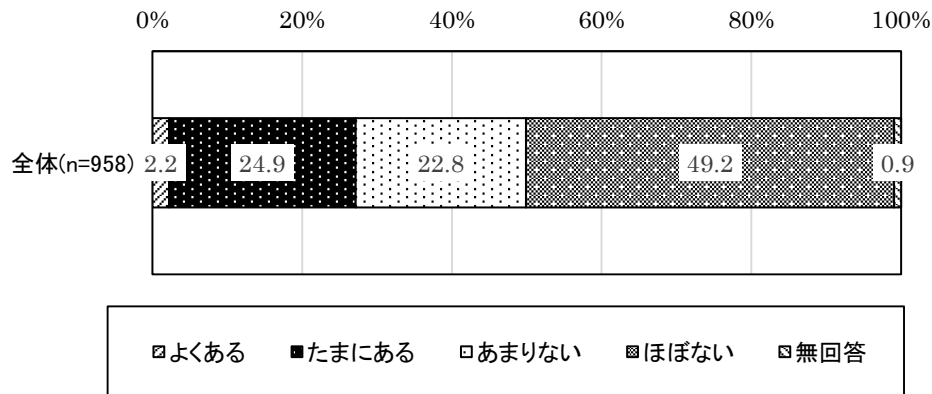
③乗客からの暴言・暴力等【バス・タクシー】(問 18(3))

・乗客からの暴言・暴力等【バス・タクシー】の有無(問 18(3)①)

「バス・タクシー」で、メンタルヘルス不調や精神障害の原因として乗客からの暴言・暴力等の有無は、ある（「よくある」「たまにある」を合算）が 27.1%であった。

主な業種別にみると、ある（「よくある」「たまにある」を合算）の割合は、「バス」が 13.6%、「タクシー」が 40.1%であった。

図表 2-1-I-66 乗客からの暴言・暴力等【バス・タクシー】の有無



図表 2-1-I-67 乗客からの暴言・暴力等【バス・タクシー】の有無（主な業種別）

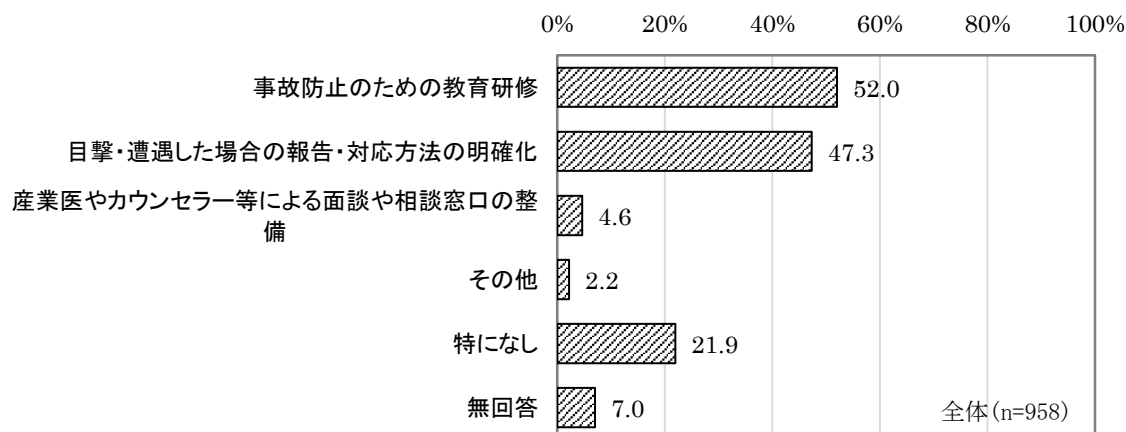
		合計	よくある	たまにある	あまりない	ほぼない	無回答
全体		958	21	239	218	471	9
		100.0	2.2	24.9	22.8	49.2	0.9
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	1	63	86	316	3
		100.0	0.2	13.4	18.3	67.4	0.6
	タクシー	489	20	176	132	155	6
		100.0	4.1	36.0	27.0	31.7	1.2

・乗客からの暴言・暴力等【バス・タクシー】の対策・取組の具体的内容(問 18(3)②)

「バス・タクシー」で、メンタルヘルス不調や精神障害の原因として乗客からの暴言・暴力等の対策・取組の具体的内容は、「事故防止のための教育研修」の割合が52.0%で最も高く、次いで「目撃・遭遇した場合の報告・対応方法の明確化」が47.3%であった。

主な業種別にみると、「バス」は「事故防止のための教育研修」の割合が最も高く、「タクシー」では「目撃・遭遇した場合の報告・対応方法の明確化」の割合が最も高かった。

図表 2-1-I-68 乗客からの暴言・暴力等【バス・タクシー】の対策・取組の具体的内容
(複数回答)



図表 2-1-I-69 乗客からの暴言・暴力等【バス・タクシー】の対策・取組の具体的内容
(複数回答) (主な業種別)

		合計	事故防止のための教育研修	目撃・遭遇した場合の報告・対応方法の明確化	産業医やカウンセラー等による面談や相談窓口の整備	その他	特になし	無回答
全体		958	498	453	44	21	210	67
		100.0	52.0	47.3	4.6	2.2	21.9	7.0
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	237	190	14	6	111	41
	タクシー	489	261	263	30	15	99	26
		100.0	53.4	53.8	6.1	3.1	20.2	5.3

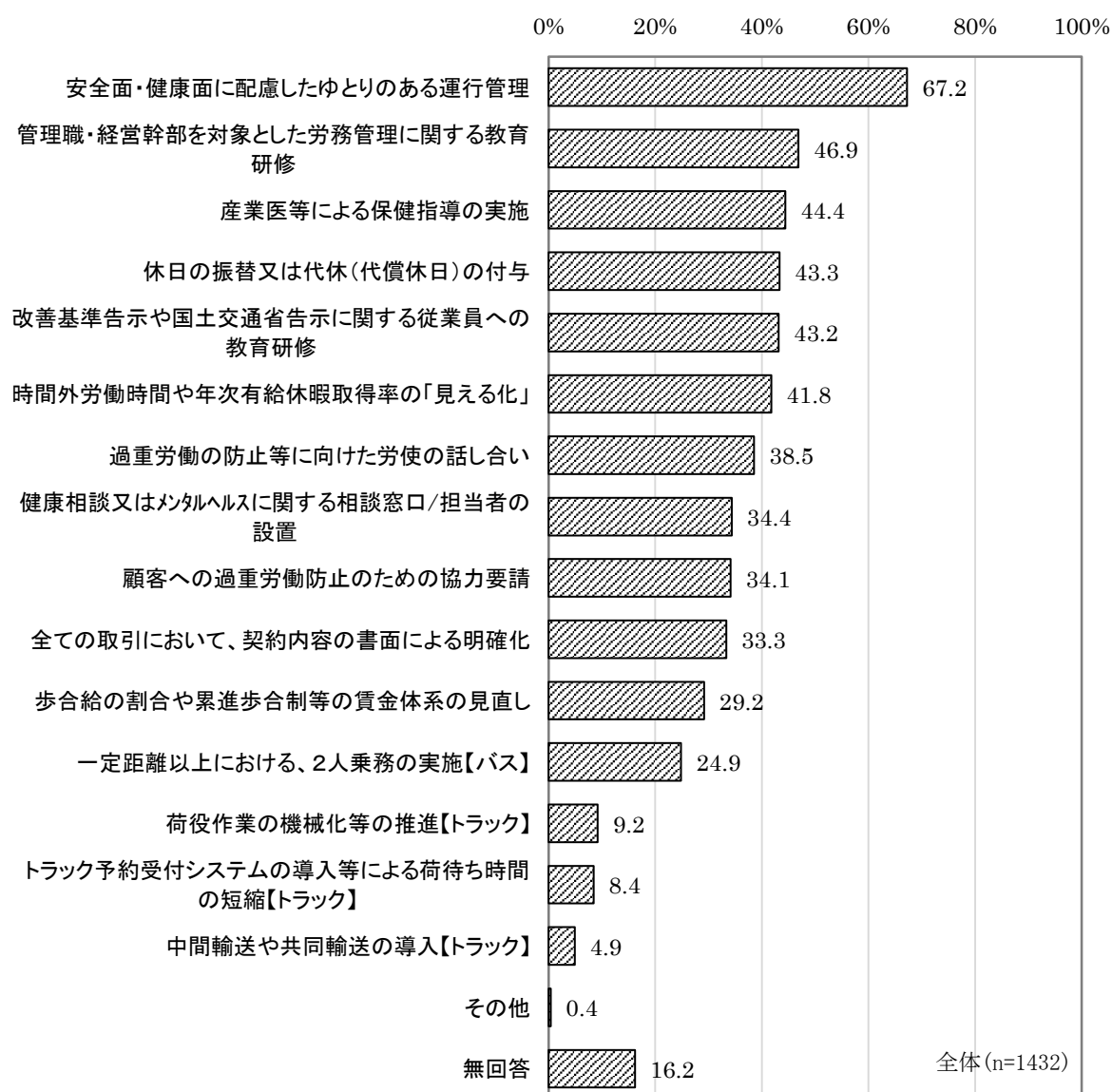
5) 労働者に対する過重労働防止のための取組（問 19）

①労働者に対する過重労働防止のために必要だと感じる取組（問 19(1)）

労働者に対する過重労働防止のために必要だと感じる取組は、「安全面・健康面に配慮したゆとりのある運行管理」の割合が 67.2%で最も高く、次いで「管理職・経営幹部を対象とした労務管理に関する教育研修」が 46.9%であった。

主な業種別にみると、いずれも「安全面・健康面に配慮したゆとりのある運行管理」の割合が最も高かった。

図表 2-1-I-70 労働者に対する過重労働防止のために必要だと感じる取組（複数回答）



図表 2-1-I-71 労働者に対する過重労働防止のために必要だと感じる取組（複数回答）（主な業種別）

	合計	産業医等による保健指導の実施	管理職・経営幹部を対象とした労務管理に関する教育研修	改善基準告示や国土交通省告示に関する従業員への教育研修	過重労働防止に向けた労使の話し合い	健康相談又はメンタルに関する相談窓口/担当者の設置	時間外労働時間や年次有給休暇取得率の「見える化」	休日の振替又は代休（代償休日）の付与	歩合給の割合や累進歩合制等の賃金体系の見直し	安全面・健康面に配慮したゆとりのある運行管理	一定距離以上における、2人乗務の実施【バス】	荷役作業の機械等の推進【トラック】	中間輸送や共同輸送の導入【トラック】	トラック予約受付システムの導入等による荷待ち時間の短縮【トラック】	全ての取引において、契約内容の書面による明確化	顧客への過重労働防止のための協力要請	その他	無回答	
全体	1432 100.0	636 44.4	671 46.9	618 43.2	552 38.5	492 34.4	598 41.8	620 43.3	418 29.2	963 67.2	356 24.9	132 9.2	70 4.9	121 8.4	477 33.3	489 34.1	6 0.4	232 16.2	
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469 100.0	207 44.1	241 51.4	276 58.8	191 40.7	163 34.8	211 45.0	219 46.7	114 24.3	361 77.0	0 0.0	0 0.0	1 0.2	257 54.8	231 49.3	3 0.6	53 11.3	
	タクシー	489 100.0	235 48.1	228 46.6	183 37.4	196 40.1	182 37.2	188 38.4	205 41.9	175 35.8	306 62.6	5 1.0	0 0.0	0 0.0	73 14.9	60 12.3	2 0.4	86 17.6	
	トラック	401 100.0	171 42.6	188 46.9	143 35.7	151 37.7	134 33.4	183 45.6	180 44.9	120 29.9	269 67.1	2 0.5	129 32.2	67 16.7	118 29.4	135 33.7	187 46.6	1 0.2	57 14.2
	その他	18 100.0	8 44.4	4 22.2	3 16.7	3 16.7	4 22.2	6 33.3	7 38.9	2 11.1	9 50.0	3 16.7	1 5.6	1 5.6	1 5.6	3 16.7	3 16.7	0 0.0	5 27.8

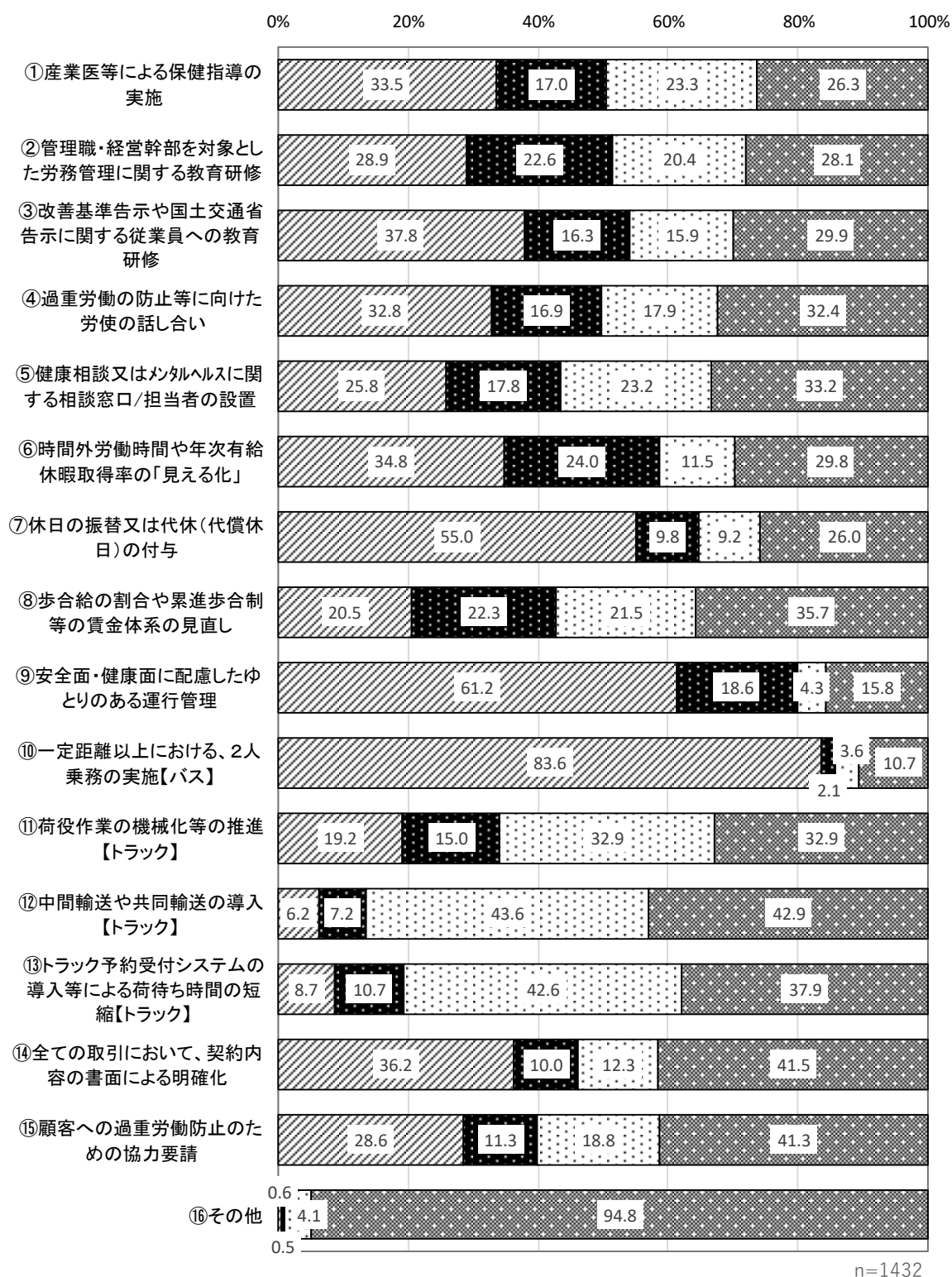
②労働者に対する過重労働防止のための取組の実施状況(問 19(2))

労働者に対する過重労働防止のための取組の実施状況について、「⑨安全面・健康面に配慮したゆとりのある運行管理」の実施率が 61.2%で最も高く、次いで「⑦休日の振替又は代休（代償休日）の付与」が 55.0%であった。

業種別の選択肢をみると、「バス」のみで「⑩一定距離以上における、2人乗務の実施」の実施率が 83.6%であった。「トラック」のみで「⑪荷役作業の機械化等の推進」の実施率が 19.2%、「⑫中間輸送や共同輸送の導入」が 6.2%、「⑬トラック予約受付システムの導入等による荷待ち時間の短縮」が 8.7%であった。

平成 28 年度調査と比較すると、「ゆとりある運行管理」は変わらないが、「保健指導」「管理職対象の教育研修」「相談窓口」「見える化」などの実施率は高くなっている。

図表 2-1-I-72 労働者に対する過重労働防止のための取組の実施状況



実施している
 実施を検討・予定している
 実施予定はない
 無回答

(注) 選択肢「⑩一定距離以上における、2人乗務の実施」【バス】は、問2で「一般乗合旅客自動車運送業（乗合バス）」「一般貸切旅客自動車運送業（貸切バス）」と回答した企業（469社）、「⑪荷役作業の機械化等の推進」【トラック】は、問2で「一般貨物自動車運送業（トラック）」（特別積み合わせ貨物運送業（トラック）」を除く）「特別積み合わせ貨物運送業（トラック）」「特定貨物自動車運送業（トラック）」と回答した企業（401社）のみである。

図表 2-1-I-73 過重労働防止に向けて実施している取組（平成 28 年度調査）

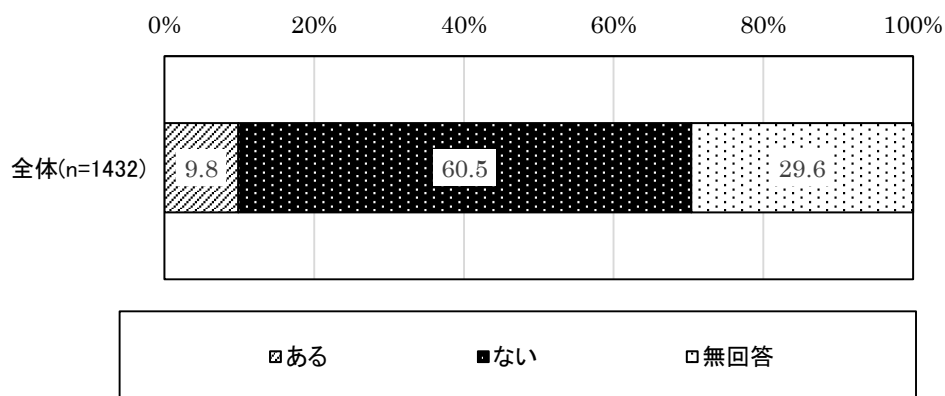
	調査数	産業医等による保健指導を実施している	管理職・経営幹部を対象に労務管理に関するセミナーを行っている	時間外労働時間や年次有給休暇の取得率を一見える化している	過重労働の防止等に向けて労使の話し合いの場を設けている	健康相談又はメンタルヘルスに関する相談の窓口を設置している、もしくは担当者を選任している	休日の振替又は代休（代償休日）を付与している	安全面・健康面に配慮した、ゆとりのある運行管理を行っている	歩合給の割合を低くしたり累進歩合制を見直したりするなど、賃金体系を見直している	改善基準告示や国土交通省告示に関する研修を従業員に行っている	全ての取引で、事前に契約内容を書面で明確にしている	一定距離以上の場合は、2人乗務とする	荷主・発注者との契約の見直しを行っている
全体	760 100.0	179 23.6	91 12.0	145 19.1	187 24.6	97 12.8	359 47.2	469 61.7	86 11.3	99 13.0	63 8.3	66 8.7	111 14.6
バス	45 100.0	12 26.7	5 11.1	7 15.6	10 22.2	9 20.0	25 55.6	30 66.7	1 2.2	8 17.8	7 15.6	25 55.6	1 2.2
タクシー	124 100.0	40 32.3	8 6.5	21 16.9	40 32.3	14 11.3	52 41.9	79 63.7	18 14.5	15 12.1	6 4.8	12 9.7	0 0.0
トラック	547 100.0	118 21.6	72 13.2	108 19.7	129 23.6	66 12.1	263 48.1	339 62.0	64 11.7	73 13.3	48 8.8	26 4.8	106 19.4

	調査数	顧客に対して過重労働防止のための協力を要請している	高速道路利用料金の支払い	待ち時間の短縮	着荷の時間指定の見直し	作業場での動線等の見直し	その他	荷役作業について、パレットやロールボックスの利用、機械化等に取り組んでいる	中間輸送（中継輸送）や共同輸送を取り入れている	その他	何もしていない・対応を検討中	無回答
全体	760 100.0	267 35.1	166 21.8	182 23.9	107 14.1	28 3.7	19 2.5	110 14.5	38 5.0	14 1.8	19 2.5	44 5.8
バス	45 100.0	9 20.0	3 6.7	3 6.7	1 2.2	0 0.0	1 2.2	0 0.0	0 0.0	1 2.2	1 2.2	3 6.7
タクシー	124 100.0	4 3.2	2 1.6	1 0.8	0 0.0	0 0.0	1 0.8	0 0.0	0 0.0	0 0.0	4 3.2	11 8.9
トラック	547 100.0	246 45.0	155 28.3	173 31.6	101 18.5	27 4.9	17 3.1	105 19.2	35 6.4	10 1.8	11 2.0	24 4.4

6) 過重労働防止に向けた取組を実施する上で参考になったものの有無（問 20）

過重労働防止に向けた取組を実施する上で参考になったものの有無は、「ある」の割合が9.8%、「ない」が60.5%であった。

図表 2-1-I-74 過重労働防止に向けた取組を実施する上で参考になったものの有無



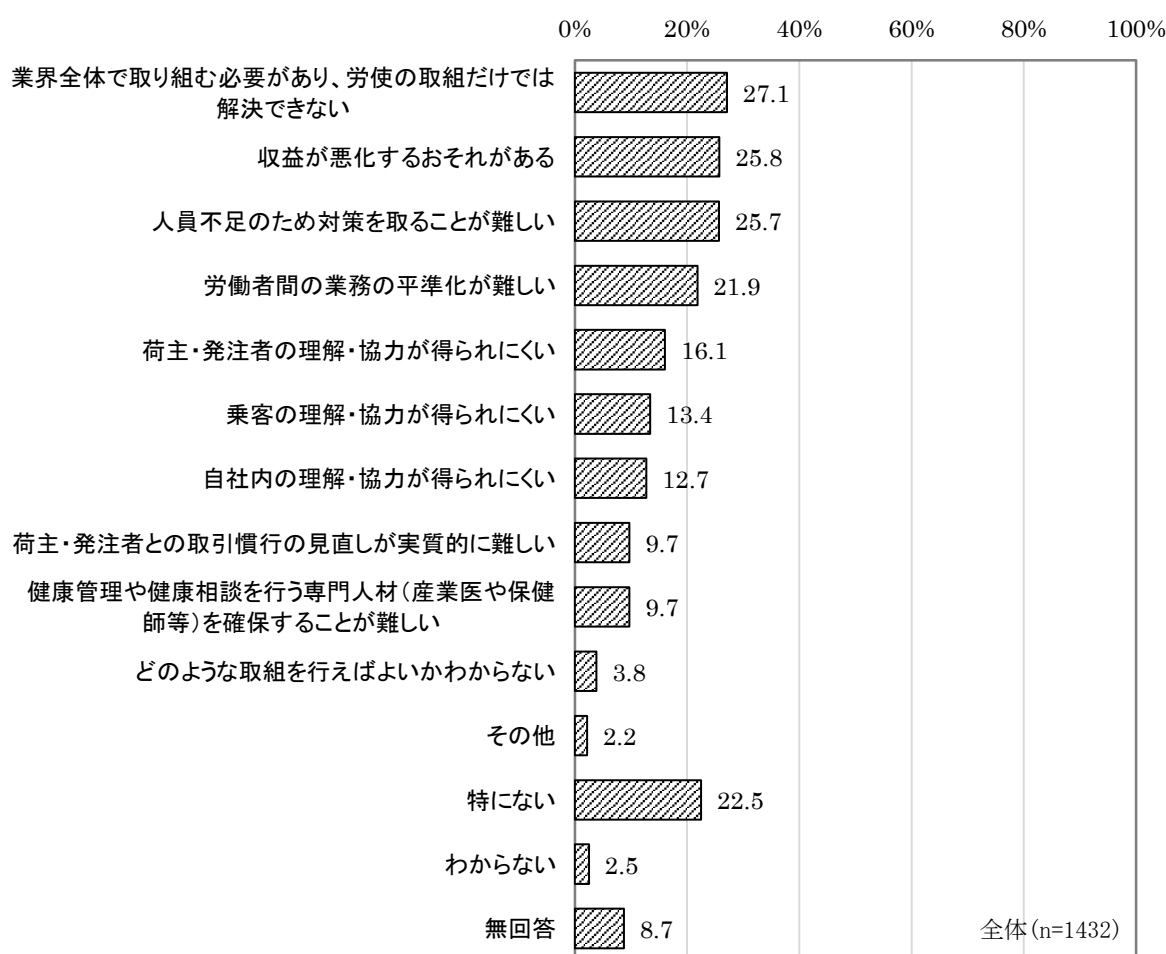
7) 過重労働の防止に向けた取組を実施する上で困難に感じること（問21）

過重労働の防止に向けた取組を実施する上で困難に感じることは、「業界全体で取り組む必要があり、労使の取組だけでは解決できない」の割合が27.1%で最も高く、次いで「収益が悪化するおそれがある」が25.8%であった。

主な業種別にみると、「バス」は「特にない」の割合が最も高く、「タクシー」は「人員不足のため対策をとることが難しい」、「トラック」では「荷主・発注者の理解・協力が得られにくい」の割合が最も高かった。

平成28年度調査と比較すると、「荷主・発注者の理解」の割合が低くなり、「労使の取組だけでは解決できない」の割合が高くなっている。

図表2-1-I-75 過重労働の防止に向けた取組を実施する上で困難に感じること（複数回答）



図表 2-1-I-76 過重労働の防止に向けた取組を実施する上で困難に感じる事（複数回答）（主な業種別）

	合計	収益が悪化するおそれがある	自社内の理解・協力が得られにくい	荷主・発注者の理解・協力が得られにくい	乗客の理解・協力が得られにくい	人員不足のため対策を取ることが難しい	労働者間の業務の平準化が難しい	荷主・発注者との取引慣行の見直しが実質的に難しい	健康管理や健康相談を行う専門人材（産業医や保健師等）を確保することが難しい	業界全体で取り組む必要があり、労使の取組だけでは解決できない	どのような取組を行えばよいかわからない	その他	特になし	わからない	無回答	
全体	1432 100.0	369 25.8	182 12.7	230 16.1	192 13.4	368 25.7	313 21.9	139 9.7	139 9.7	388 27.1	55 3.8	31 2.2	322 22.5	36 2.5	125 8.7	
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469 100.0	92 19.6	30 6.4	50 10.7	91 19.4	104 22.2	101 21.5	18 3.8	61 13.0	127 27.1	19 4.1	8 1.7	128 27.3	8 1.7	34 7.2
	タクシー	489 100.0	127 26.0	77 15.7	5 1.0	96 19.6	146 29.9	85 17.4	4 0.8	37 7.6	110 22.5	19 3.9	10 2.0	113 23.1	19 3.9	46 9.4
	トラック	401 100.0	145 36.2	71 17.7	173 43.1	2 0.5	109 27.2	119 29.7	117 29.2	41 10.2	144 35.9	16 4.0	13 3.2	63 15.7	7 1.7	14 3.5
	その他	18 100.0	1 5.6	1 5.6	0 0.0	1 5.6	0 0.0	3 16.7	0 0.0	0 0.0	1 5.6	0 0.0	0 0.0	8 44.4	2 11.1	5 27.8

図表 2-1-I-77 過重労働の防止に向けた取組への課題（平成 28 年度調査）

	調査数	売上げや収益が悪化するおそれがある	経営層の理解が不足している	管理者の理解が不足している	一般社員の理解・協力が不足している	荷主・発注者の理解が不足している	利用者（乗客）の理解・協力が不足している	いかなる取組を行えばよいかわからない
全体	760 100.0	274 36.1	29 3.8	58 7.6	100 13.2	317 41.7	53 7.0	20 2.6
バス	45 100.0	6 13.3	1 2.2	1 2.2	5 11.1	7 15.6	10 22.2	2 4.4
タクシー	124 100.0	44 35.5	7 5.6	7 5.6	14 11.3	2 1.6	21 16.9	4 3.2
トラック	547 100.0	208 38.0	19 3.5	42 7.7	69 12.6	296 54.1	21 3.8	13 2.4

	調査数	専門人材（産業医や産業保健師）を自力で社内確保することが難しい	専門的なノウハウが不足している	人員不足のため対策をとることができない	労使の取組だけでは解決できない	その他	無回答
全体	760 100.0	95 12.5	59 7.8	210 27.6	121 15.9	53 7.0	112 14.7
バス	45 100.0	5 11.1	4 8.9	12 26.7	5 11.1	3 6.7	12 26.7
タクシー	124 100.0	14 11.3	13 10.5	35 28.2	12 9.7	9 7.3	26 21.0
トラック	547 100.0	70 12.8	37 6.8	149 27.2	98 17.9	35 6.4	63 11.5

（４）商慣行について（トラック運送のみ）

１）取引の立場別、取引件数に占める割合（２０１９年の実績）（問 22）

トラック運送において、実運送を自社で担っている取引について、取引の立場（真荷主からみて何番目に受注する立場か）別に、取引件数に占めるおおよその割合（２０１９年の実績）は、元請が「８割以上」、一次下請、二次下請では「２割未満」であった。

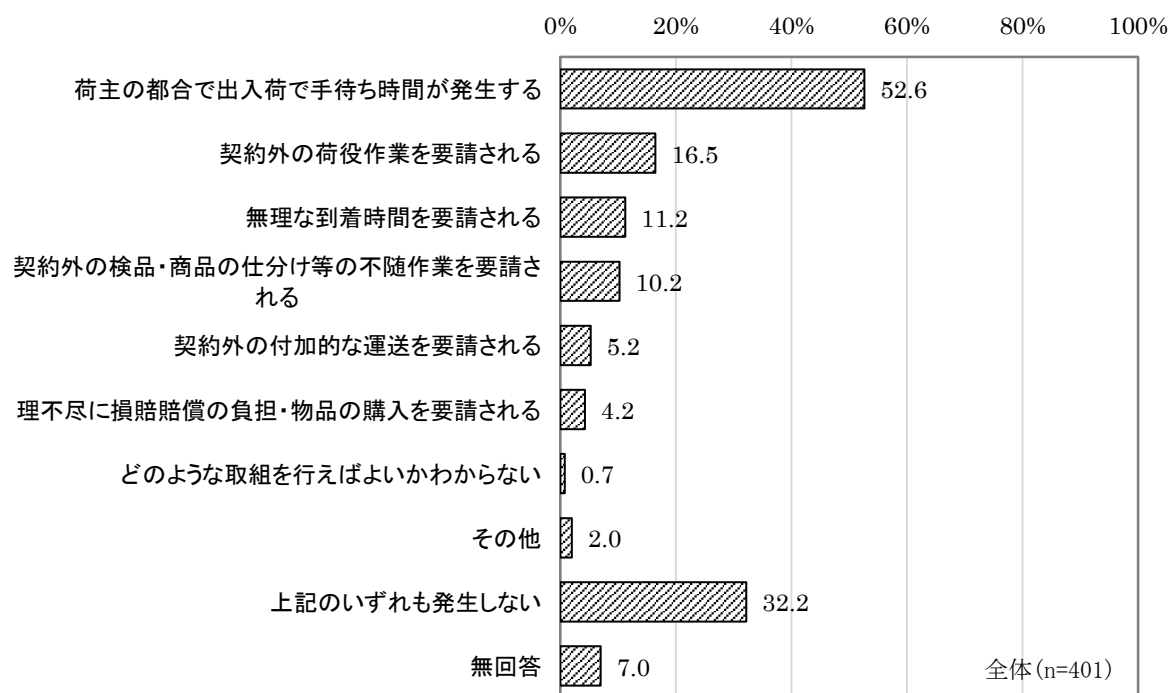
図表 2-1-I-78 取引の立場別、取引件数に占める割合（２０１９年の実績）

	合計	2割未満	2~4割未満	4~6割未満	6~8割未満	8割以上	無回答
（元請）	401 100.0	79 19.7	43 10.7	41 10.2	62 15.5	143 35.7	33 8.2
（一次下請）	401 100.0	126 31.4	108 26.9	56 14.0	29 7.2	49 12.2	33 8.2
（二次下請）	401 100.0	278 69.3	53 13.2	16 4.0	5 1.2	16 4.0	33 8.2

２）荷主から要請される事項または荷主の都合で発生する事項（問 23）

トラック運送において、荷主から要請される事項または荷主の都合で発生する事項は、「荷主の都合で出入荷で手待ち時間が発生する」の割合が 52.6%で最も高く、次いで「上記のいずれも発生しない」が 32.2%であった。

図表 2-1-I-79 荷主から要請される事項または荷主の都合で発生する事項（複数回答）



（5）約4～5年前と比べた時の変化

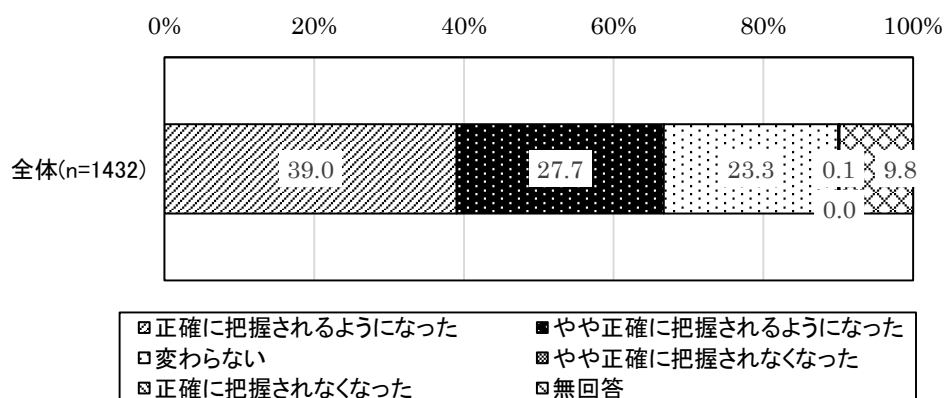
1）2019年（2019年1月～12月）における各取組や状況の変化（問24）

①労働時間の把握（問24(1)）

約4～5年前と比べて、2019年（2019年1月～12月）における労働時間の把握は、正確に把握（「正確に把握されるようになった」「やや正確に把握されるようになった」を合算）の割合が、66.7%であった。

主な業種別にみると、正確に把握（「正確に把握されるようになった」「やや正確に把握されるようになった」を合算）の割合は、「バス」が70.1%、「タクシー」が62.2%、「トラック」が72.4%であった。

図表2-1-I-80 労働時間の把握



図表2-1-I-81 労働時間の把握（主な業種別）

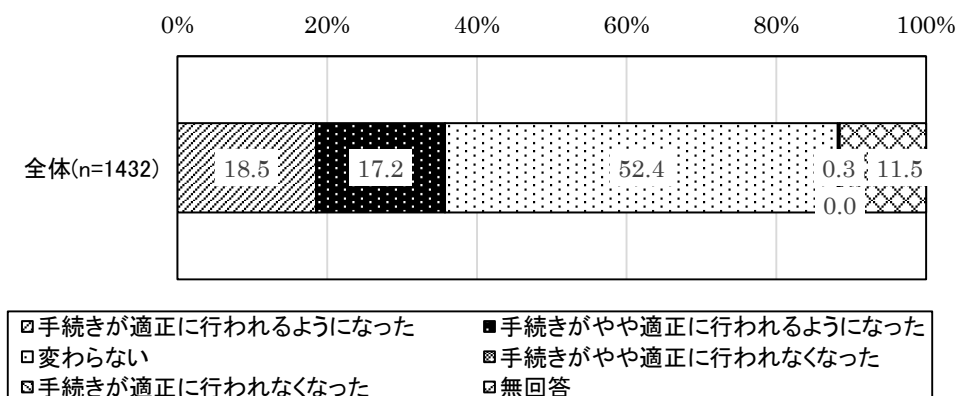
		合計	正確に把握されるようになった	やや正確に把握されるようになった	変わらない	やや正確に把握されなくなった	正確に把握されなくなった	無回答
全体		1432	559	396	334	2	0	141
		100.0	39.0	27.7	23.3	0.1	0.0	9.8
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	220	109	89	1	0	50
		100.0	46.9	23.2	19.0	0.2	0.0	10.7
	タクシー	489	174	130	130	0	0	55
		100.0	35.6	26.6	26.6	0.0	0.0	11.2
	トラック	401	141	149	100	1	0	10
	100.0	35.2	37.2	24.9	0.2	0.0	2.5	
	その他	18	7	3	6	0	0	2
	100.0	38.9	16.7	33.3	0.0	0.0	11.1	

②残業する場合の手続き(問 24(2))

約4～5年前と比べて、2019年（2019年1月～12月）における残業する場合の手続きは、手続きが適正に行われる（「手続きが適正に行われるようになった」「手続きがやや適正に行われるようになった」を合算）の割合が、35.7%であった。

主な業種別にみると、手続きが適正に行われる（「手続きが適正に行われるようになった」「手続きがやや適正に行われるようになった」を合算）の割合は、「バス」が40.9%、「タクシー」が31.1%、「トラック」が36.2%であった。

図表2-1-I-82 残業する場合の手続き



図表2-1-I-83 残業する場合の手続き（主な業種別）

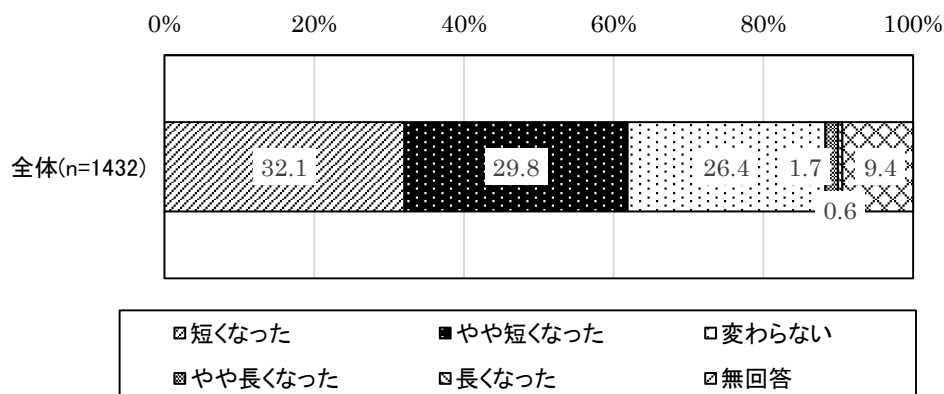
	合計	手続きが適正に行われるようになった	手続きがやや適正に行われるようになった	変わらない	手続きがやや適正に行われなくなった	手続きが適正に行われなくなった	無回答
全体	1432	265	247	751	4	0	165
	100.0	18.5	17.2	52.4	0.3	0.0	11.5
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	116	76	215	0	62
		100.0	24.7	16.2	45.8	0.0	13.2
	タクシー	489	81	71	273	0	64
		100.0	16.6	14.5	55.8	0.0	13.1
	トラック	401	54	91	241	4	11
	100.0	13.5	22.7	60.1	1.0	2.7	
その他	18	5	2	8	0	3	
	100.0	27.8	11.1	44.4	0.0	16.7	

③自動車運転従事者1人当たりの月当たりの労働時間(問 24(3))

約4～5年前と比べて、2019年（2019年1月～12月）における自動車運転従事者1人当たりの月当たりの労働時間は、短い（「短くなった」「やや短くなった」を合算）の割合が、61.9%であった。

主な業種別にみると、短い（「短くなった」「やや短くなった」を合算）の割合は、「バス」が63.3%、「タクシー」が59.7%、「トラック」が67.1%であった。

図表2-1-I-84 自動車運転従事者1人当たりの月当たりの労働時間



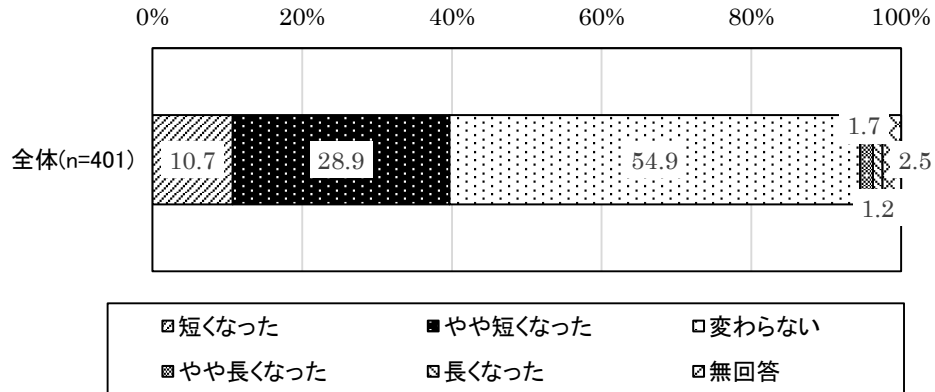
図表2-1-I-85 自動車運転従事者1人当たりの月当たりの労働時間（主な業種別）

	合計	短くなった	やや短くなった	変わらない	やや長くなった	長くなった	無回答	
全体	1432	459	427	378	24	9	135	
	100.0	32.1	29.8	26.4	1.7	0.6	9.4	
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	177	120	118	8	1	45
		100.0	37.7	25.6	25.2	1.7	0.2	9.6
	タクシー	489	171	121	131	9	3	54
		100.0	35.0	24.7	26.8	1.8	0.6	11.0
	トラック	401	93	176	112	7	4	9
	100.0	23.2	43.9	27.9	1.7	1.0	2.2	
その他	18	5	4	7	0	0	2	
	100.0	27.8	22.2	38.9	0.0	0.0	11.1	

④手待ち時間【トラック】(問 24(4))

約4～5年前と比べて、2019年（2019年1月～12月）における手待ち時間は、短い（「短くなった」「やや短くなった」を合算）の割合が、39.6%であった。

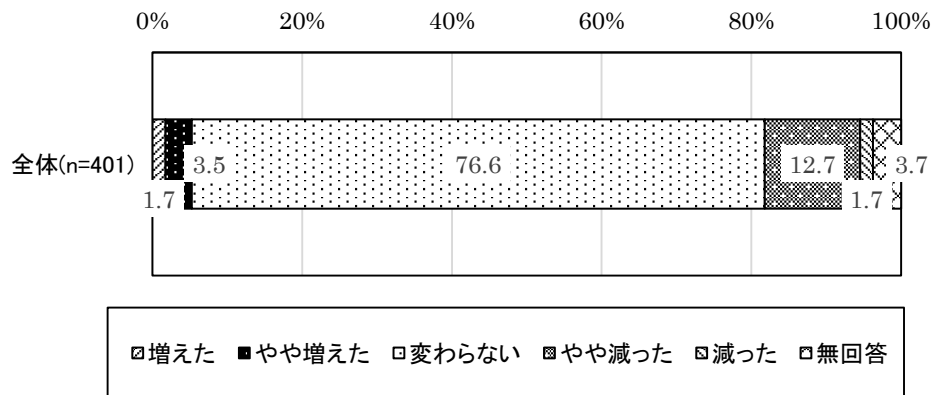
図表2-1-I-86 手待ち時間【トラック】



⑤荷役時間【トラック】(問 24(5))

約4～5年前と比べて、2019年（2019年1月～12月）における荷役時間は、「変わらない」の割合が76.6%であった。

図表2-1-I-87 荷役時間【トラック】

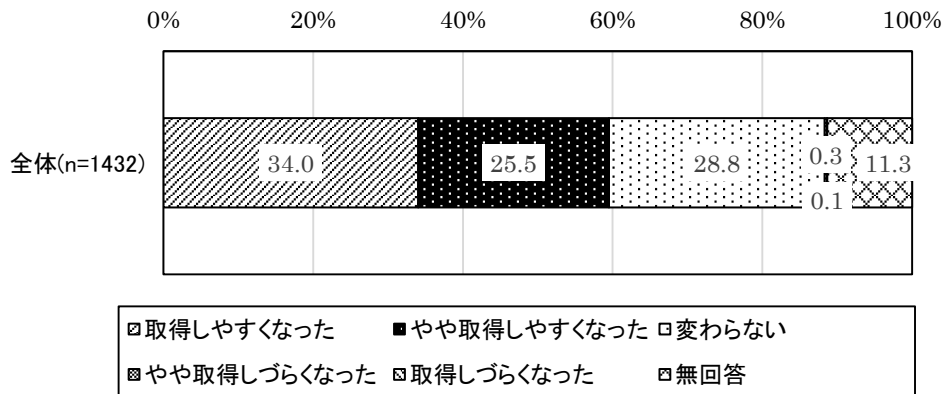


⑥ 休日・休暇の取得(問 24(6))

約4～5年前と比べて、2019年（2019年1月～12月）における休日・休暇の取得は、取得しやすい（「取得しやすくなった」「やや取得しやすくなった」を合算）の割合が、59.5%であった。

主な業種別にみると、取得しやすい（「取得しやすくなった」「やや取得しやすくなった」を合算）の割合は、「バス」が62.7%、「タクシー」が53.8%、「トラック」が66.1%であった。

図表 2-1-I-88 休日・休暇の取得



図表 2-1-I-89 休日・休暇の取得（主な業種別）

	合計	取得しやすくなった	やや取得しやすくなった	変わらない	やや取得しづらくなった	取得しづらくなった	無回答	
全体	1432	487	365	413	4	1	162	
	100.0	34.0	25.5	28.8	0.3	0.1	11.3	
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	187	107	120	1	0	54
		100.0	39.9	22.8	25.6	0.2	0.0	11.5
	タクシー	489	171	92	153	2	1	70
		100.0	35.0	18.8	31.3	0.4	0.2	14.3
	トラック	401	109	156	128	1	0	7
	100.0	27.2	38.9	31.9	0.2	0.0	1.7	
その他	18	6	4	5	0	0	3	
	100.0	33.3	22.2	27.8	0.0	0.0	16.7	

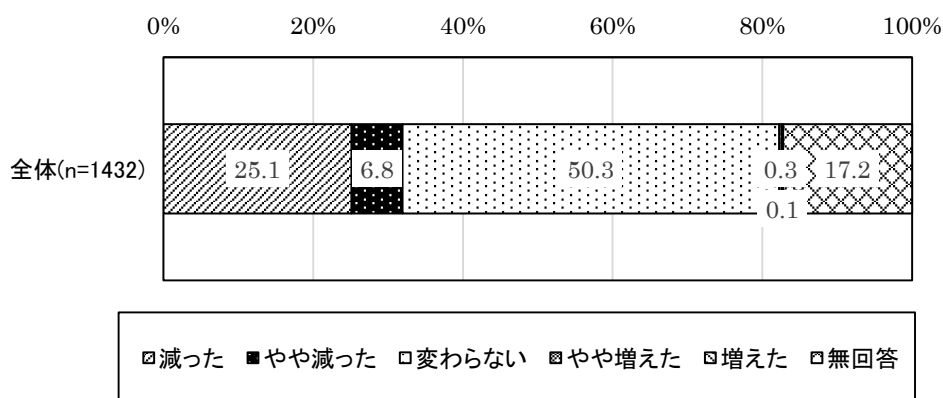
⑦パワーハラスメント(問 24(7))

約4～5年前と比べて、2019年（2019年1月～12月）におけるパワーハラスメントは、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合が31.9%であったが、「変わらない」の割合が50.3%で最も高かった。

主な業種別にみると、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合は、「バス」が31.4%、「タクシー」が30.2%、「トラック」が36.9%であった。

なお、パワーハラスメントの予防・解決のための取組を実施している企業において、パワーハラスメントは、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合が高くなっている。

図表2-1-I-90 パワーハラスメント



図表2-1-I-91 パワーハラスメント（主な業種別）

	合計	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答	
全体	1432	360	97	721	5	2	247	
	100.0	25.1	6.8	50.3	0.3	0.1	17.2	
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	120	27	230	2	1	89
		100.0	25.6	5.8	49.0	0.4	0.2	19.0
	タクシー	489	120	28	245	1	0	95
		100.0	24.5	5.7	50.1	0.2	0.0	19.4
	トラック	401	106	42	220	2	1	30
	100.0	26.4	10.5	54.9	0.5	0.2	7.5	
その他	18	3	0	12	0	0	3	
	100.0	16.7	0.0	66.7	0.0	0.0	16.7	

図表2-1-I-92 パワーハラスメント（予防・解決のための取組の実施の有無別）

	合計	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答	
全体	1432	360	97	721	5	2	247	
	100.0	25.1	6.8	50.3	0.3	0.1	17.2	
Ⅲ 問16A(1). [パワ ハラ] 予防・解決 のための取組の実 施の有無	実施している	738	268	72	311	3	1	83
		100.0	36.3	9.8	42.1	0.4	0.1	11.2
実施していない	607	85	24	396	2	1	99	
	100.0	14.0	4.0	65.2	0.3	0.2	16.3	

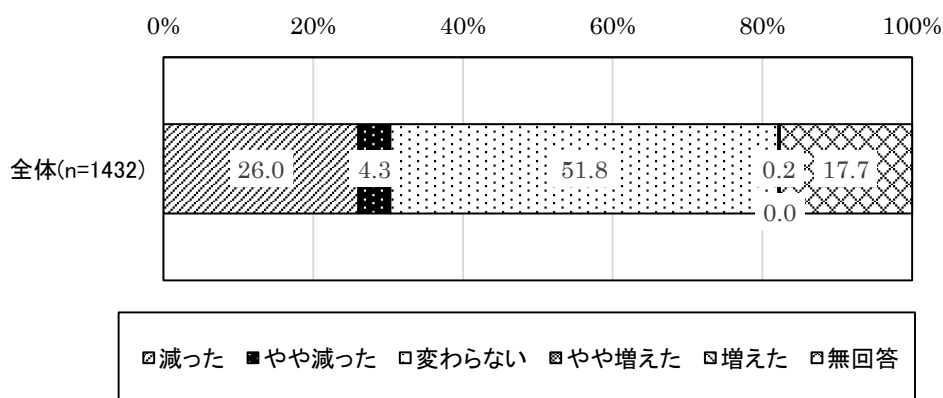
⑧セクシュアルハラスメント(問 24(8))

約4～5年前と比べて、2019年（2019年1月～12月）におけるセクシュアルハラスメントは、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合が30.3%であったが、「変わらない」の割合が51.8%で最も高かった。

主な業種別にみると、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合は、「バス」が29.9%、「タクシー」が29.7%、「トラック」が33.7%であった。

なお、セクシュアルハラスメントの予防・解決のための取組を実施している企業において、セクシュアルハラスメントは、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合が高くなっている。

図表2-1-I-93 セクシュアルハラスメント



図表2-1-I-94 セクシュアルハラスメント（主な業種別）

	合計	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答
全体	1432	373	61	742	3	0	253
	100.0	26.0	4.3	51.8	0.2	0.0	17.7
I 問2. 主な業種 (統合)							
バス	469	126	14	238	0	0	91
	100.0	26.9	3.0	50.7	0.0	0.0	19.4
タクシー	489	125	20	245	1	0	98
	100.0	25.6	4.1	50.1	0.2	0.0	20.0
トラック	401	109	26	233	2	0	31
	100.0	27.2	6.5	58.1	0.5	0.0	7.7
その他	18	3	0	12	0	0	3
	100.0	16.7	0.0	66.7	0.0	0.0	16.7

図表2-1-I-95 セクシュアルハラスメント（予防・解決のための取組の実施の有無別）

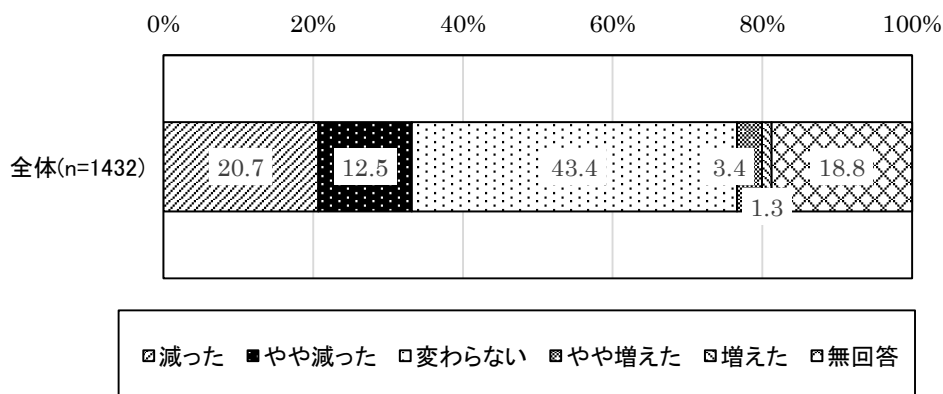
	合計	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答
全体	1432	373	61	742	3	0	253
	100.0	26.0	4.3	51.8	0.2	0.0	17.7
Ⅲ 問16B(1). [セクハラ] 予防・解決のための取組の実施の有無							
実施している	617	259	41	238	2	0	77
	100.0	42.0	6.6	38.6	0.3	0.0	12.5
実施していない	620	87	16	412	1	0	104
	100.0	14.0	2.6	66.5	0.2	0.0	16.8

⑨荷主や乗客からの理不尽な要求・クレーム、暴言・暴力等(問 24(9))

約4～5年前と比べて、2019年（2019年1月～12月）における荷主や乗客からの理不尽な要求・クレーム、暴言・暴力等は、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合が33.2%であったが、「変わらない」の割合が43.4%で最も高かった。

主な業種別にみると、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合は、「バス」が34.5%、「タクシー」が29.5%、「トラック」が38.7%であった。

図表2-1-I-96 荷主や乗客からの理不尽な要求・クレーム、暴言・暴力等



図表2-1-I-97 荷主や乗客からの理不尽な要求・クレーム、暴言・暴力等（主な業種別）

	合計	減った	やや減った	変わらない	やや増えた	増えた	無回答	
全体	1432	296	179	622	48	18	269	
	100.0	20.7	12.5	43.4	3.4	1.3	18.8	
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	113	49	205	8	92	
		100.0	24.1	10.4	43.7	1.7	0.4	19.6
	タクシー	489	83	61	176	33	16	120
		100.0	17.0	12.5	36.0	6.7	3.3	24.5
トラック	401	91	64	215	4	0	27	
	100.0	22.7	16.0	53.6	1.0	0.0	6.7	
その他	18	3	1	11	1	0	2	
	100.0	16.7	5.6	61.1	5.6	0.0	11.1	

（6）新型コロナウイルス感染症の影響

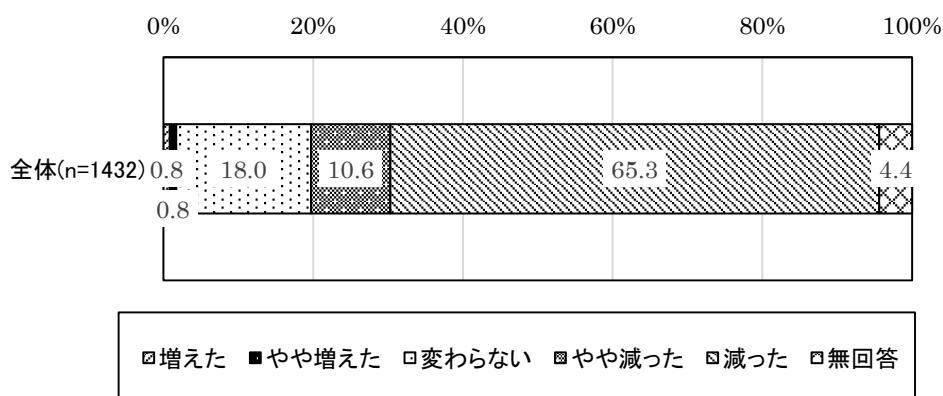
1）新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、各取組や状況の変化（問 26）

①取引件数(問 26(1))

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、取引件数の変化は、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合が、75.9%であった。

主な業種別にみると、減った（「減った」「やや減った」を合算）の割合は、「バス」が93.4%、「タクシー」が89.7%、「トラック」が43.2%であった。

図表 2-1-I-98 取引件数



図表 2-1-I-99 取引件数（主な業種別）

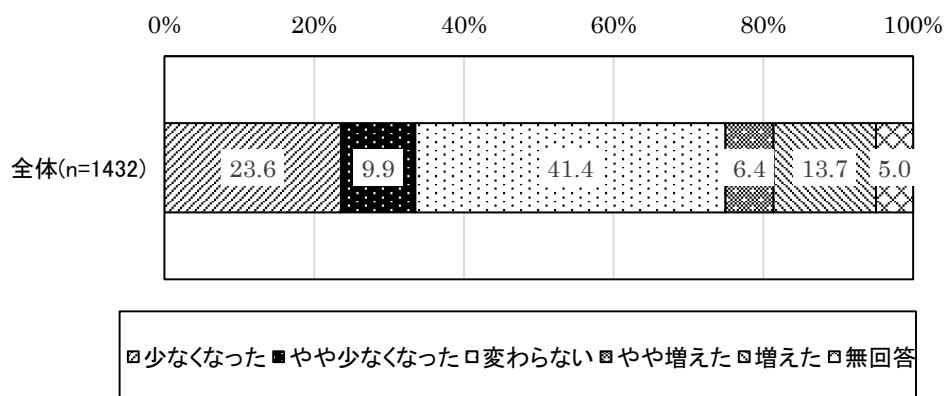
		合計	増えた	やや増えた	変わらない	やや減った	減った	無回答
全体		1432	12	12	258	152	935	63
		100.0	0.8	0.8	18.0	10.6	65.3	4.4
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	0	0	18	12	426	13
		100.0	0.0	0.0	3.8	2.6	90.8	2.8
	タクシー	489	5	3	23	30	409	19
		100.0	1.0	0.6	4.7	6.1	83.6	3.9
	トラック	401	7	6	207	105	68	8
	100.0	1.7	1.5	51.6	26.2	17.0	2.0	
	その他	18	0	3	5	2	7	1
	100.0	0.0	16.7	27.8	11.1	38.9	5.6	

②人出不足感(問 26(2))

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、人出不足感は、少ない（「少なくなった」「やや少なくなった」を合算）の割合が 33.5%であったが、「変わらない」の割合が 41.4%で最も高かった。

主な業種別にみると、少ない（「少なくなった」「やや少なくなった」を合算）の割合は、「バス」が 53.3%、「タクシー」が 31.1%、「トラック」が 15.7%であった。

図表 2-1-I-100 人出不足感



図表 2-1-I-101 人出不足感（主な業種別）

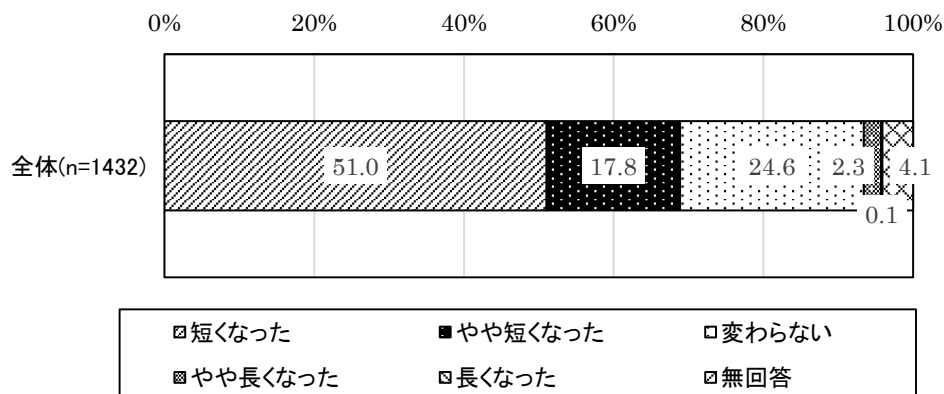
		合計	少なくなった	やや少なくなった	変わらない	やや増えた	増えた	無回答
全体		1432	338	142	593	92	196	71
		100.0	23.6	9.9	41.4	6.4	13.7	5.0
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	201	49	142	16	41	20
		100.0	42.9	10.4	30.3	3.4	8.7	4.3
	タクシー	489	101	51	143	38	137	19
		100.0	20.7	10.4	29.2	7.8	28.0	3.9
	トラック	401	25	38	281	36	12	9
	100.0	6.2	9.5	70.1	9.0	3.0	2.2	
	その他	18	1	1	13	1	1	1
	100.0	5.6	5.6	72.2	5.6	5.6	5.6	

③自動車運転従事者1人当たりの労働時間(問26(3))

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、自動車運転従事者1人当たりの労働時間は、短い(「短くなった」「やや短くなった」を合算)の割合が、68.8%であった。

主な業種別にみると、短い(「短くなった」「やや短くなった」を合算)の割合は、「バス」が86.6%、「タクシー」が74.4%、「トラック」が45.4%であった。

図表2-1-I-102 自動車運転従事者1人当たりの労働時間



図表2-1-I-103 自動車運転従事者1人当たりの労働時間（主な業種別）

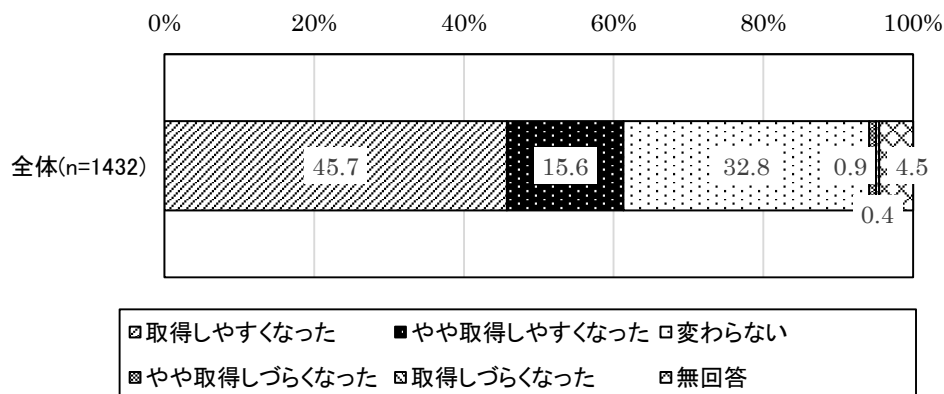
		合計	短くなっ た	やや短く なった	変わらな い	やや長く なった	長くなっ た	無回答
全体		1432	731	255	352	33	2	59
		100.0	51.0	17.8	24.6	2.3	0.1	4.1
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	368	38	48	1	0	14
		100.0	78.5	8.1	10.2	0.2	0.0	3.0
	タクシー	489	270	94	93	18	1	13
		100.0	55.2	19.2	19.0	3.7	0.2	2.7
	トラック	401	67	115	198	12	1	8
	100.0	16.7	28.7	49.4	3.0	0.2	2.0	
その他	18	4	3	6	2	0	3	
	100.0	22.2	16.7	33.3	11.1	0.0	16.7	

④休日・休暇の取得(問 26(4))

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、休日・休暇の取得は、取得しやすい（「取得しやすくなった」「やや取得しやすくなった」を合算）の割合が、61.3%であった。

主な業種別にみると、取得しやすい（「取得しやすくなった」「やや取得しやすくなった」を合算）の割合は、「バス」が81.2%、「タクシー」が58.2%、「トラック」が45.3%であった。

図表 2-1-I-104 休日・休暇の取得



図表 2-1-I-105 休日・休暇の取得（主な業種別）

		合計	取得しやすくなった	やや取得しやすくなった	変わらない	やや取得しづらくなった	取得しづらくなった	無回答
全体		1432	655	223	470	13	6	65
		100.0	45.7	15.6	32.8	0.9	0.4	4.5
I 問2. 主な業種 (統合)	バス	469	341	40	72	1	0	15
		100.0	72.7	8.5	15.4	0.2	0.0	3.2
	タクシー	489	208	77	175	7	5	17
		100.0	42.5	15.7	35.8	1.4	1.0	3.5
	トラック	401	82	100	204	5	1	9
	100.0	20.4	24.9	50.9	1.2	0.2	2.2	
	その他	18	6	2	8	0	0	2
		100.0	33.3	11.1	44.4	0.0	0.0	11.1