

自動車運転者の労働時間等に係る 実態調査の類似調査研究事業報告書

株式会社 富士通総研

令和2年4月20日

目次

はじめに	1
はじめに	2
過去類似調査の一覧.....	3
ハイヤー・タクシー関係	4
トラック関係.....	6
バス関係.....	10
過去類似調査項目の結果.....	14
ハイヤー・タクシー関係	15
調査項目（ハイヤー・タクシー事業者向け）	16
①事業所情報	16
②所属する自動車運転者情報.....	21
③運行管理体制（人数、課題）	24
④自動車運転者の労働実態	25
⑤改善基準告示の見直しに対する意見・要望	29
調査項目（自動車運転者向け）	30
①回答者の情報.....	30
②自動車運転者の生の声	38
トラック関係.....	44
調査項目（貨物運送事業者向け）	45
①事業所情報	45
②所属する自動車運転者情報.....	50
③運行管理体制（人数、課題）	54
④自動車運転者の労働実態と遵守できない理由.....	54
⑤その他.....	72
調査項目（自動車運転者向け）	73
①回答者の情報.....	73
②自動車運転者の生の声	77
③改善基準告示を変更した場合の懸念事項.....	79
バス関係.....	80
調査項目（バス事業者向け）	81
①事業所情報	81
②所属する自動車運転者情報.....	88
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）	92
④自動車運転者の労働実態	92
⑤改善基準告示の見直しに対する意見・要望	101
調査項目（自動車運転者向け）	103
①回答者の情報.....	103
②自動車運転者の生の声	110

付録 調査票

はじめに

はじめに

自動車運転者は改正労働基準法における時間外労働の上限規制が令和6（2024）年度から適用されることとされ、「自動者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ことから、令和2年1月から3月の間に、労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会（以下「専門委員会」という。）の委員で構成した、自動車運転者の労働時間等に係る実態調査検討会（以下「実態調査検討会」という。）を開催し、令和2年度に実施する実態調査の骨子についての議論が行われたところである。実態調査検討会では、自動車運転者の労働時間等に係る実態調査を行うにあたり過去の類似調査の確認が必要であるとの意見が出されたことから過去の類似調査を整理するものとする。

調査対象の類似調査として、各検討会委員より情報提供いただいた下記の調査を対象とする。

ハイヤー・タクシー関係

- ・ 過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）
- ・ 乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果
- ・ タクシー乗務員アンケート（※）

トラック関係

- ・ 過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）
- ・ 乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果
- ・ トラック輸送状況の実態調査
- ・ 2018年度版トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態
- ・ 賃金・労働条件報告書
- ・ 改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査

バス関係

- ・ 過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）
- ・ 乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果
- ・ 2018年度版（平成30年度）日本のバス事業（※）
- ・ バス運転手の労働環境に関する研究 バス運転手と労働組合における調査（※）
- ・ バス運転者の労働時間等についてのアンケート（※）

※末尾の「付録 調査票」において、公開していない（※）の調査票については掲載しておりません。

過去類似調査の一覧

ハイヤー・タクシー関係

ハイヤー・タクシー事業者向け	厚生労働省委託「過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）」	乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果	タクシー労働問題研究プロジェクト タクシー乗務員アンケート
実施主体	厚生労働省	運輸デジタルビジネス協議会	タクシー労働問題研究プロジェクト
引用元	【調査票・調査結果】 https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11200000-Roudoukijunkyoku/0000174210.pdf	【調査票・結果概要】 https://unyu.co/news/287/	【調査結果概要】 http://www.zenjiko.or.jp/news/news_2019_1186.html
調査概要	(1) 調査期間	H29年1月6日～H29年2月15日	H30年10月～11月
	(2) 調査対象事業場	「平成26年 経済センサス」に基づき、業種別・正規雇用者数別の企業数の構成割合に応じて、東京商工リサーチ保有のデータベースから無作為抽出した全国のタクシー運送業560社を対象（回収124社）	TDBC会員の運輸事業者及び団体を運輸事業者 23社を対象（内運輸関連団体2）
	(3) 調査対象者	調査対象事業場の企業規模に応じて配布（6～40部）した、自動車運転者向け調査票を渡された者	
	(4) 調査方法	直接郵送発送・郵送回収	メール、FAXにて回収
設問	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		
	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	○	○
	休息時間		○（睡眠管理）
	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			
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			
その他 （本報告書に記載しないが各調査にて実施している設問）	・ 売上、利益、賃金の動向等・週所定労働時間、労働時間の把握方法、所定外労働を行う場合の手続き・時間外労働時間、所定外労働が発生する理由・休日労働、深夜業の状況・過労死等防止対策推進法の認知度・過労死等の防止の取組への課題認識・過重労働防止に向けて実施している取組等・病気による休職者数、退職者数・上記の過去3年間の動向等・業務量に比した人員不足感、過去3年間の傾向・過去3年間における労働基準監督署又は地方運輸局からの監督、監査（調査）の有無	・睡眠に関連した、国土交通省令第40号「旅客自動運送事業運輸規則及び貨物自動車運送法安全規則の一部改正」の認知の確認	

	ハイヤー・タクシー 運転者向け	厚生労働省委託「過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動運転者）」	乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果	タクシー労働問題研究プロジェクト タクシー乗務員アンケート
	実施主体	厚生労働省	運輸デジタルビジネス協議会	タクシー労働問題研究プロジェクト
	引用元	【調査票・調査結果】 https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11200000-Roudoukijunkyoku/0000174210.pdf	【調査票・結果概要】 https://unyu.co/news/287/	【調査結果概要】 http://www.zenjiko.or.jp/news/news_2019_1186.html
調査概要	(1) 調査期間	H29年1月6日～H29年2月15日	【対象外】	H30年9月～11月
	(2) 調査対象事業場	「平成26年 経済センサス」に基づき、業種別・正規雇用者数別の企業数の構成割合に応じて、東京商工リサーチ保有のデータベースから無作為抽出した全国のタクシー運送業560社を対象（回収124社）		全自交労連などハイタク労働8団体が協力し、タクシー乗務員を対象に実施
	(3) 調査対象者	調査対象事業場の企業規模に応じて配布（6～40部）した、自動車運転者向け調査票を渡された者		回答：8,734部
	(4) 調査方法	直接郵送発送・郵送回収		不明（調査票等ないため）
設問	①回答者の情報年齢			
	性別	<input type="radio"/>		
	勤続年数	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>
	雇用形態	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>
	勤務体系			<input type="radio"/>
	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	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>
	疲労蓄積状況	<input type="radio"/>		
	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	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>
	その他 （本報告書に記載しないが各調査にて実施している設問）	・配偶者の有無、子どもの有無、介護の状況、住居の有無・経験年数・現在勤務する会社は何社目か？・従事している仕事・前職の離職の理由・現在の仕事を選ぶにあたり、重視した条件・今後続けたい仕事・定年年齢、働きたい年齢・平成27年度の収入・適用されている勤務時間制度、交替制勤務・深夜勤務の有無・労働時間、深夜勤務・休日出勤の状況、所定外労働が発生する理由・労働時間の把握方法・健康診断の受診状況、疾患の有無・勤務日、休日1日の生活時間（通勤、家事労働、睡眠）・睡眠時間、息抜き・趣味活動・家族の困らん等の充足状況・生活習慣に対する影響・業務や業務以外のストレスや悩みの有無・職場以外の相談相手の有無 等		・配偶者の有無、子どもの有無、介護の状況、住居の有無・経験年数・現在勤務する会社は何社目か？・従事している仕事・前職の離職の理由・現在の仕事を選ぶにあたり、重視した条件・今後続けたい仕事・定年年齢、働きたい年齢・平成27年度の収入・適用されている賃金体系 等

トラック関係

トラック事業者向け		厚生労働省委託「過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）」	乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果	「トラック輸送状況の実態調査」
実施主体		厚生労働省	運輸デジタルビジネス協議会	厚生労働省・国土交通省
引用元		【調査票・調査結果】 https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11200000-Roudoukijunkyouku/0000174210.pdf	【調査票・結果概要】 https://unyu.co/news/287/	【調査結果概要】 http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/kyogikai/pdf/001128767.pdf
調査概要	(1) 調査期間	H29年1月6日～H29年2月15日	H30年10月～H30年11月	H27年9月14日～H27年9月20日
	(2) 調査対象事業場	「平成26年 経済センサス」に基づき、業種別・正規雇用者数別の企業数の構成割合に応じて、東京商工リサーチ保有のデータベースから無作為抽出した全国のトラック運送業3,222社を対象（回収547件）	TDBC会員の運輸事業者及び団体 運輸事業者 23社 （内運輸関連団体2） ※トラック・バス・タクシーを含む	運送事業者 1,252 社
	(3) 調査対象者	調査対象事業場の企業規模に応じて配布（6～40部）した、自動車運転者向け調査票を渡された者		調査対象となった事業者に所属するドライバー計 5,029 名
	(4) 調査方法	直接郵送発送・郵送回収	メール、FAXにて回収	事業場に対し、直接郵送発送・郵送回収
設問	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	○		
	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			
	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		○（睡眠管理）	○	
【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）				
その他 （本報告書に記載しないが各調査にて実施している設問）	・売上、利益、賃金の動向等・週所定労働時間、労働時間の把握方法、所定外労働を行う場合の手続き・時間外労働時間、所定外労働が発生する理由・休日労働、深夜業の状況・過労死等防止対策推進法の認知度・過労死等の防止の取組への課題認識・過重労働防止に向けて実施している取組等・病気による休職者数、退職者数・上記の過去3年間の動向等・業務量に比した人員不足感、過去3年間の傾向・過去3年間における労働基準監督署又は地方運輸局からの監督、監査（調査）の有無	・睡眠に関連した、国土交通省令第40号「旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送法安全規則の一部改正」の認知度と実行状況	・業務量に比した人員不足感、過去3年間の傾向・取引の立場、運賃・料金の収受状況、荷主からの要請事項・ドライバー不足の状況と対応	

2018年度版トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態	賃金・労働条件報告書	改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査
全日本トラック協会 【調査結果概要】 http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/chingin/chingin2018.html	運輸労連 運輸労連より資料入手	全日本トラック協会、九州トラック協会 全日本トラック協会より資料入手
H30年9月～H30年10月	H31年6月	R1年11月～R2年2月
運送事業者 2,493社 ・特別積合せ貨物運送事業者 195社 ・一般貨物自動車運送事業者 2,298社	回収： 136組合 108,196人	北海道、東北3県（青森、秋田、岩手）、九州7県（福岡、佐賀、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島）の214社
全日本トラック協会から特積、一般事業者に調査票を郵送		グループヒアリング及び事業場に対し直接郵送発送、郵送回収
	○	
		○
・福利厚生・退職金・初任給・採用状況・定年制	・退職金・初任給	・主要荷主の業種・長距離運行の割合・労使協定の締結有無・安全運転の観点からみた、改善基準告示の妥当性（長距離運行のみ）・運行管理業務・高速道路、フェリーなどの利用状況

	トラック運転者向け	厚生労働省委託「過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）」	乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果	「トラック輸送状況の実態調査」
	実施主体	厚生労働省	運輸デジタルビジネス協議会	厚生労働省・国土交通省
	引用元	【調査票・調査結果】 https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11200000-Roudoukijunkyouku/0000174210.pdf	【調査票・結果概要】 https://unyu.co/news/287/	【調査結果概要】 http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/kyogikai/pdf/001128767.pdf
調査概要	(1) 調査期間	H29年1月6日～H29年2月15日	【対象外】	H27年9月14日～H27年9月20日
	(2) 調査対象事業場	「平成26年 経済センサス」に基づき、業種別・正規雇用者数別の企業数の構成割合に応じて、東京商工リサーチ保有のデータベースから無作為抽出した全国のトラック運送業3,222社を対象（回収547件）		運送事業者 1,252 社
	(3) 調査対象者	調査対象事業場の企業規模に応じて配布（6～40部）した、自動車運転者向け調査票を渡された者		調査対象となった事業者に所属するドライバー計 5,029 名
	(4) 調査方法	調査票の配布は、所属事業者を経由し配布。回収は、事務局への直接郵送回収。		事業場経由で配布・回収
設問	①回答者の情報			
	年齢	○		
	性別	○		○
	勤続年数	○		
	勤務形態			
	勤務時間帯			
	②自動車運転者の生の声 <small>休憩期間の時間・取得場所と集中度</small>			
	疲労蓄積度	○		
	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			
その他 (本報告書に収載しないが各調査にて実施している設問)	・配偶者の有無、子どもの有無、介護の状況、住居の有無・経験年数 ・現在勤務する会社は何社目か？ ・従事している仕事・前職の離職の理由・現在の仕事を選ぶにあたり、重視した条件・今後続けたい仕事 ・定年年齢、働きたい年齢・平成27年度の収入・適用されている勤務時間制度、交替制勤務・深夜勤務の有無・労働時間、深夜勤務・休日出勤の状況、所定外労働が発生する理由・労働時間の把握方法・健康診断の受診状況、疾患の有無・勤務日、休日1日の生活時間（通勤、家事労働、睡眠）・睡眠時間、息抜き・趣味活動・家族の団らん等の充足状況・生活習慣に対する影響・業務や業務以外のストレスや悩みの有無・職場以外の相談相手の有無等			

2018年度版トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態	賃金・労働条件報告書	改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査
全日本トラック協会 【調査結果概要】 http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/chingin/chingin2018.html	運輸労連 運輸労連より資料入手	全日本トラック協会、九州トラック協会 全日本トラック協会より資料入手
【対象外】	【対象外】	R1年11月～R2年2月
		北海道、東北3県（青森、秋田、岩手）、九州7県（福岡、佐賀、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島）の214社
		調査対象となった事業者に所属するドライバー計1,070名（1社あたり5名）
		事業場経由で配布・回収
		○
		・ 今後続けたい仕事・睡眠時間、息抜き・趣味活動・家族の団らん等の充足状況・安全運転の観点から、勤務や運転に関する評価・安全運転の観点からみた、改善基準告示の妥当性・休日労働の状況・現状の運行体制は、輸送の安全を保てるか

バス関係

バス事業者向け	厚生労働省委託「過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）」	乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果	2018年度版（平成30年度）日本のバス事業
実施主体	厚生労働省	運輸デジタルビジネス協議会	公益社団法人日本バス協会
引用元	【調査票・調査結果】 https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11200000-Roudoukijunkyouku/0000174210.pdf	【調査票・結果概要】 https://unyu.co/news/287/	【調査結果概要】 http://www.bus.or.jp/about/pdf/h30_busjigyo.pdf
調査概要	(1) 調査期間	H29年1月6日～H29年2月15日	H30年10月～H30年11月
	(2) 調査対象事業場	「平成26年 経済センサス」に基づき、業種別・正規雇用者数別の企業数の構成割合に応じて、東京商工リサーチ保有のデータベースから無作為抽出した全国のバス事業560社を対象（回収45社）	TDBC会員の運輸事業者及び団体を運輸事業者 23社を対象（内運輸関連団体2）
	(3) 調査対象者	調査対象事業場の企業規模に応じて配布（6～40部）した、自動車運転者向け調査票を渡された者	車両数10両以上の事業者（公営含む）1584社を対象
	(4) 調査方法	直接郵送発送・郵送回収	メール、FAXにて回収
設 問	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)		
	タイヤ（便）数		
	タイヤ（便）数の増減傾向		
	とその理由		
	タイヤ（便）に対する定員		
	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）		
	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		○（睡眠管理）
	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			
【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			
その他 （本報告書に収載しないが各調査にて実施している設問）	・ 売上、利益、賃金の動向等・週所定労働時間、労働時間の把握方法、所定外労働を行う場合の手続き・時間外労働時間、所定外労働が発生する理由・休日労働、深夜業の状況・過労死等防止対策推進法の認知度・過労死等の防止の取組への課題認識・過重労働防止に向けて実施している取組等・病気による休職者数、退職者数・上記の過去3年間の動向等・業務量に比した人員不足感、過去3年間の傾向・過去3年間における労働基準監督署又は地方運輸局からの監督、監査（調査）の有無	・ 睡眠に関連した、国土交通省令第40号「旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送法安全規則の一部改正」の認知度と実行状況	・ 年間総労働時間・女性運転者雇用状況・高齢者の運転状況・バスガイド、障害者の雇用状況

バス運転者向け		厚生労働省委託「過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）」	乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果	2018年度版（平成30年度）日本のバス事業
実施主体		厚生労働省	運輸デジタルビジネス協議会	公益社団法人日本バス協会
引用元		【調査票・調査結果】 https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11200000-Roudoukijunkyouku/0000174210.pdf	【調査票・結果概要】 https://unyu.co/news/287/	【調査結果概要】 http://www.bus.or.jp/about/pdf/h30_busjigyo.pdf
調査概要	(1) 調査期間	H29年6月～H29年2月15日	【対象外】	【対象外】
	(2) 調査対象事業場	「平成26年 経済センサス」に基づき、業種別・正規雇用者数別の企業数の構成割合に応じて、東京商工リサーチ保有のデータベースから無作為抽出した全国のバス事業560社を対象（回収45社）		
	(3) 調査対象者	調査対象事業場の企業規模に応じて配布（6～40部）した、自動車運転者向け調査票を渡された者		
	(4) 調査方法	直接郵送発送・郵送回収		
設問	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			
	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想い			
	休息期間			
	睡眠時間			
	疲労蓄積状況	○		
その他 （本報告書に記載しないが各調査にて実施している設問）	・配偶者の有無、子どもの有無、介護の状況、住居の有無・経験年数・現在勤務する会社は何社目か？・従事している仕事・前職の離職の理由・現在の仕事を選ぶにあたり、重視した条件・今後続けたい仕事・定年年齢、働きたい年齢・平成27年度の収入・適用されている勤務時間制度、交替制勤務・深夜勤務の有無・労働時間、深夜勤務・休日出勤の状況、所定外労働が発生する理由・労働時間の把握方法・健康診断の受診状況、疾患の有無・勤務日、休日1日の生活時間（通勤、家事労働、睡眠）・睡眠時間、息抜き・趣味活動・家族の団らん等の充足状況・生活習慣に対する影響・業務や業務以外のストレスや悩みの有無・職場以外の相談相手の有無等			

バス運転手の労働環境に関する研究 バス運転手と労働組合における調査	バス運転手の労働時間等についてのアンケート結果
公立鳥取環境大学 研究員 草刈いづみ	国土交通省自動車局安全政策課
【調査結果概要】 https://www.kankyo-u.ac.jp/f/innovation/torc_report/report35/35-kusakari-2.pdf	【調査結果概要】 http://www.mlit.go.jp/common/001197085.pdf
H23年11月	H29年3月31日～H29年5月26日
中国地方のバス会社に勤務している従業員を対象	労働組合を通じ約6,000名を対象（回答7,083名）
不明	労働組合を通じて調査を実施（詳細不明）
○	○
	○
○	○
	○
	・年収・勤務日、休日1日の生活時間（通勤、家事労働、睡眠）・経済的な保障、ゆとり・生活時間のゆとり・仕事の不満、満足度・希望する教育や訓練・今の会社を選んだ理由・仕事への自信・人事制度の有無、公平性・職場での人間関係・転職、退職の意向、理由・地域生活への関与・プライベートの充実度

過去類似調査項目の結果

ハイヤー・タクシー関係

調査項目（ハイヤー・タクシー事業者向け）

①事業所情報

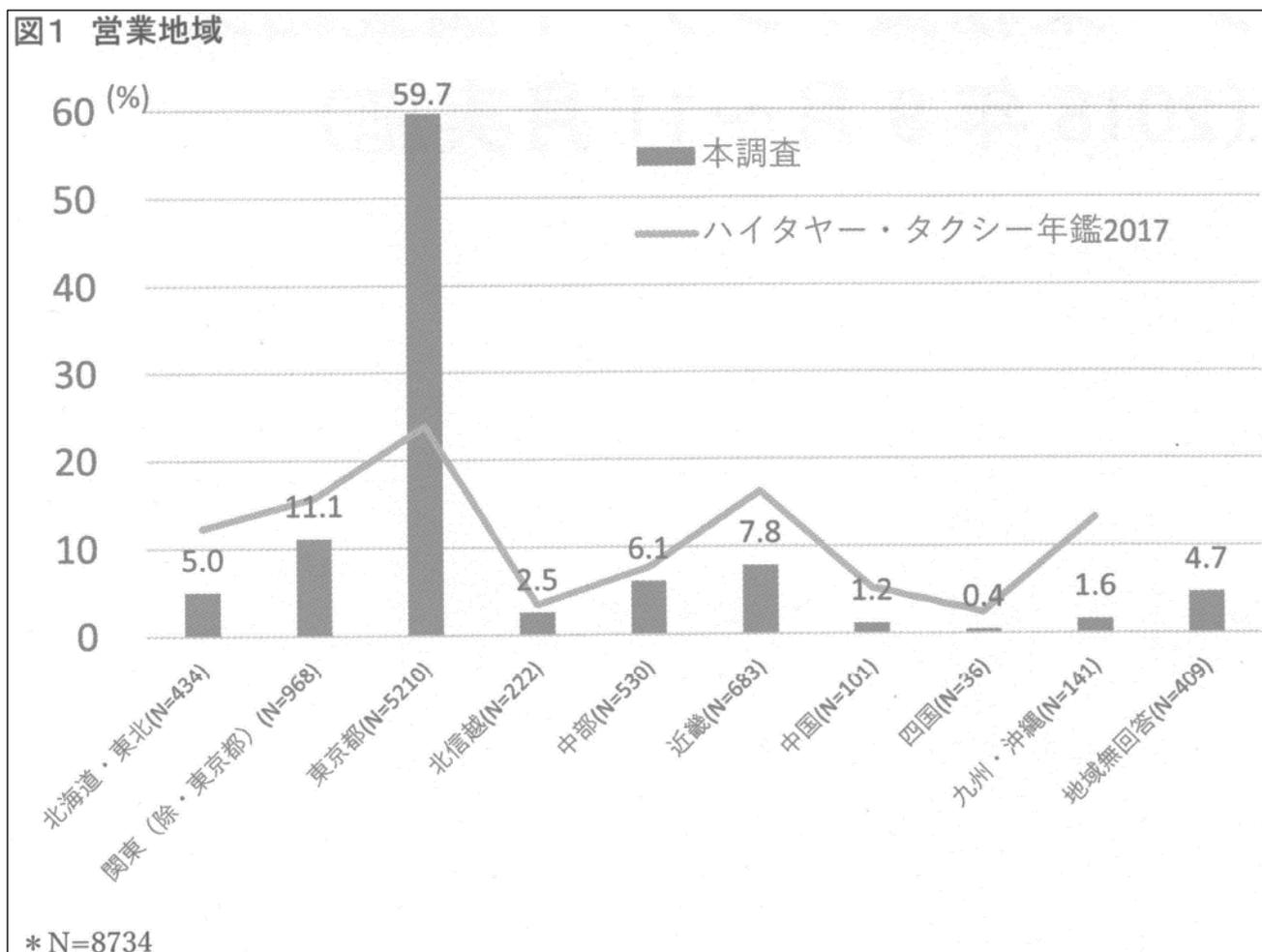
➤ 所在エリア

・タクシー乗務員アンケート

≪都市型・地方型の傾向の比較可能な項目≫

[調査結果の様態]

- ・ 回答者の営業地域は東京都に偏っている。地域ごとの詳細な都市型、地方型についての傾向は不明である。



出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.4

➤ 労働組合の有無

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪労働組合の有無に関して≫

[調査結果の様態]

- ・トラック、バス、タクシー事業者を合算してではあるが「労働組合はない」と回答した事業者が85%に上る。なお、タクシー事業者に限定した集計はされていない。

問1-7 労働組合の有無

	n	%
従業員の過半数で組織する労働組合（過半数組合）がある	73	9.6
過半数組合ではないが組合がある	22	2.9
労働組合はない	646	85.0
その他	5	0.7
無回答	14	1.8
調査数	760	100.0

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 <参考資料-80>

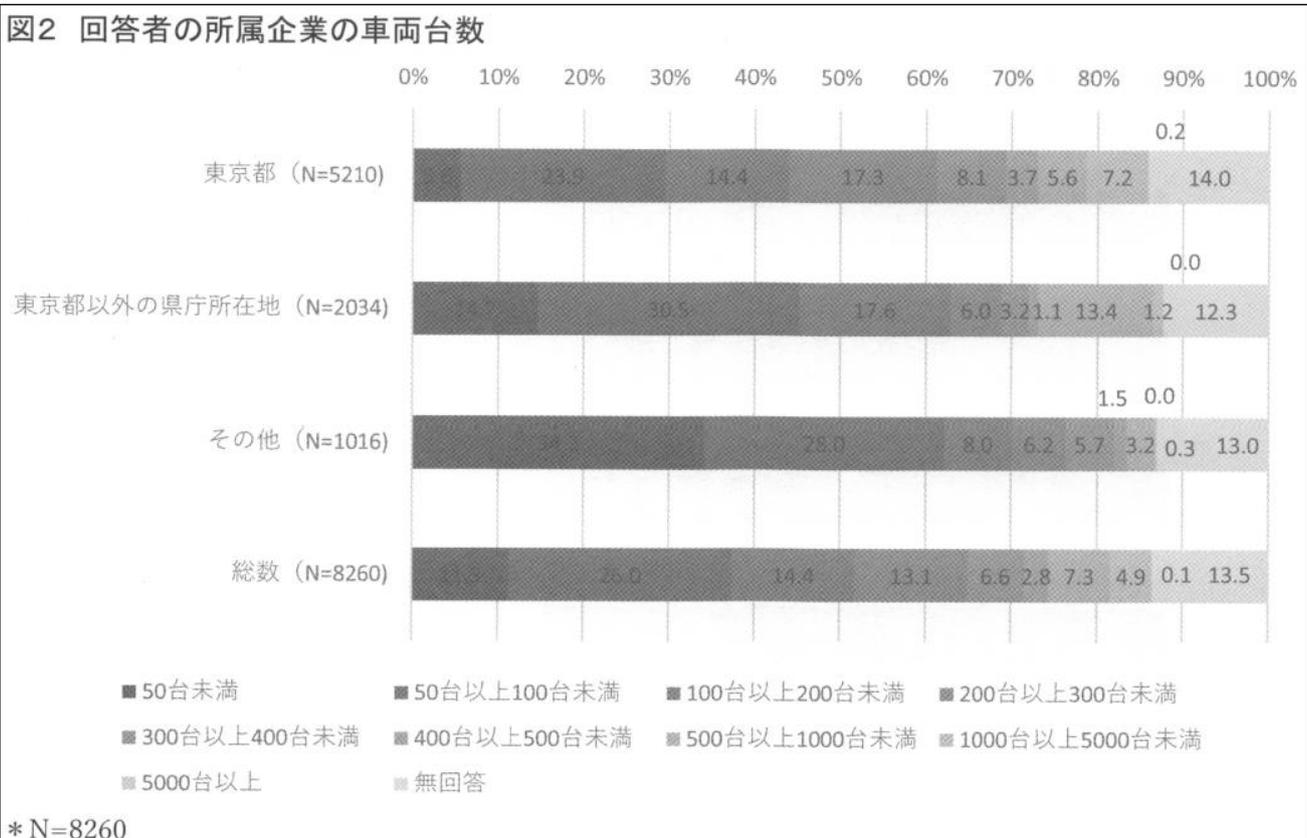
➤ 認可車両台数

- ・タクシー乗務員アンケート

≪都市型・地方型の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・東京都、東京都以外の県庁所在地、その他の地域において、車両台数（企業規模）の構成について違いがあることが分かる。車両台数 100 台未満の企業について、東京都においては 3 割に満たないが、その他の地域では 6 割を超えている。



出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.5

➤ IT 装備内容と装備率

- ・いずれの調査でも実施されていない。

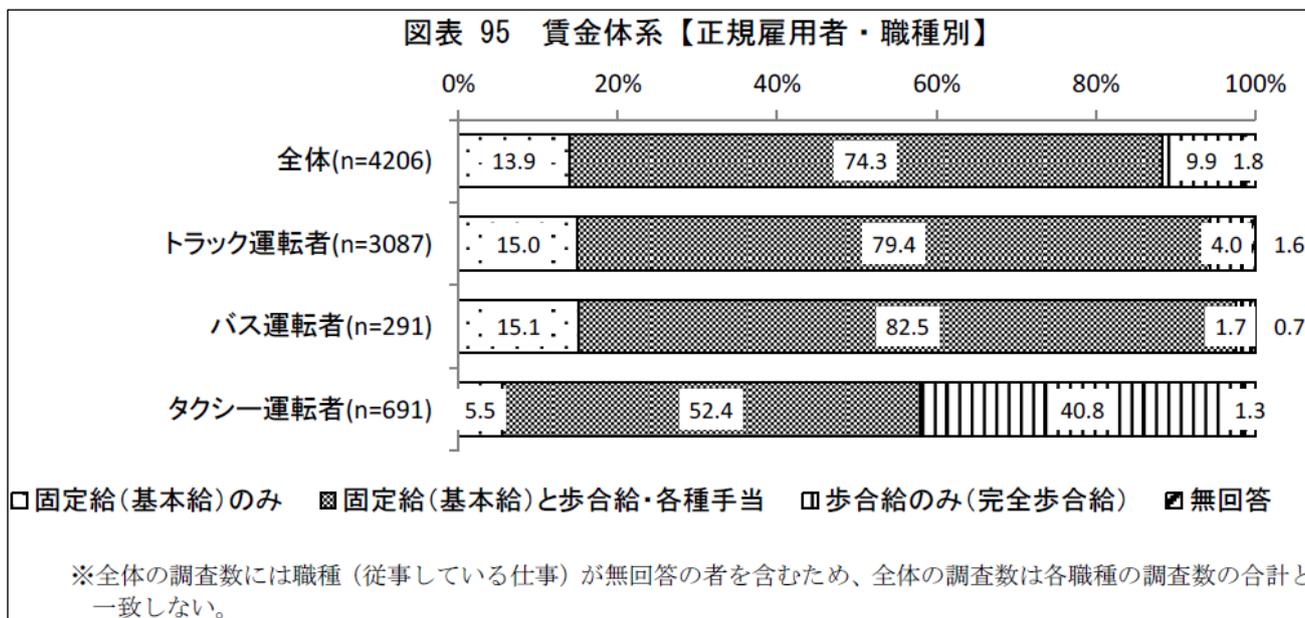
➤ 給与体系

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪給与体系の構成比率≫

[調査結果の様態]

- ・ タクシーは、「固定給（基本給）+歩合給+各種手当」と「歩合給のみ」の給与体系で比較をした場合、「固定給（基本給）+歩合給+各種手当」の比率が高い。
- ・ トラック、バスと比較すると、歩合給のみとなる賃金体系を採用する事業者が多い。



出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.86

・タクシー乗務員アンケート

≪給与体系の構成比率≫

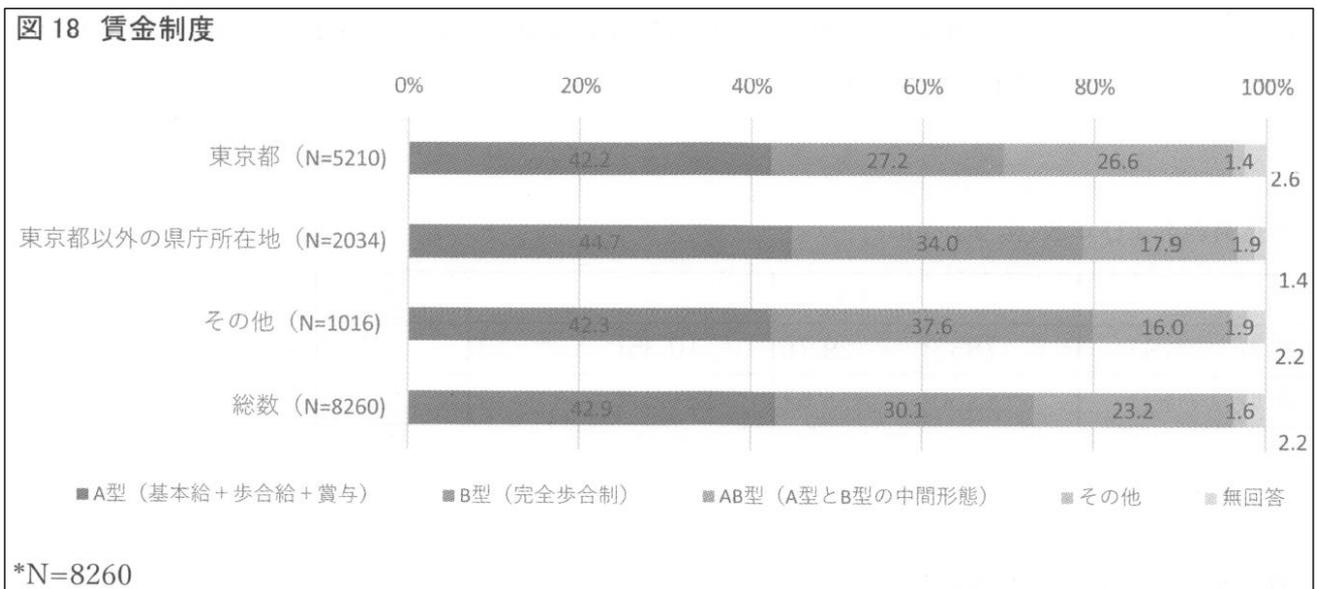
[調査結果の様態]

- ・ 「A型賃金自体も今非常に少なくなっている」との指摘があったところだが、全国総数で42.9%の事業所でA型賃金が導入されている。

≪都市型・地方型の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・ A型、B型、AB型で構成比率を比較した場合、都市と地方で大きな乖離はない。ただし、AB型について都市型の方が多い傾向が見受けられる。



出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.19

▶ 年次有給休暇の取得状況

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

◀年次有給休暇取得に関して▶

[調査結果の様態]

- ・有給休暇の新規付与日数は10~30日で多くなっている。一方で、取得日数はタクシーについては、0日が最も多くなっている。
- ・有休休暇を取得しにくい理由としては、「病気や急用対応に残しておきたい」が27.2%と最も多い。
- ・年次有給休暇の年間新規付与日数の平均は12.5日であり、一方で取得日数の平均は5.8日となっている。

図表 145 平成 27 年度の年次有給休暇の年間新規付与日数【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（％）

	調査数	0日	5日未満	10日未満	20日未満	30日未満	40日未満	40日以上	無回答	平均 (単位：日)
全体	4206 100.0	873 20.8	81 1.9	146 3.5	802 19.1	1011 24.0	32 0.8	109 2.6	1152 27.4	12.6
トラック運転者	3087 100.0	697 22.6	67 2.2	101 3.3	584 18.9	693 22.4	20 0.6	92 3.0	833 27.0	12.2
バス運転者	291 100.0	37 12.7	5 1.7	8 2.7	51 17.5	121 41.6	4 1.4	7 2.4	58 19.9	16.1
タクシー運転者	691 100.0	109 15.8	9 1.3	34 4.9	149 21.6	174 25.2	8 1.2	8 1.2	200 28.9	12.5

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

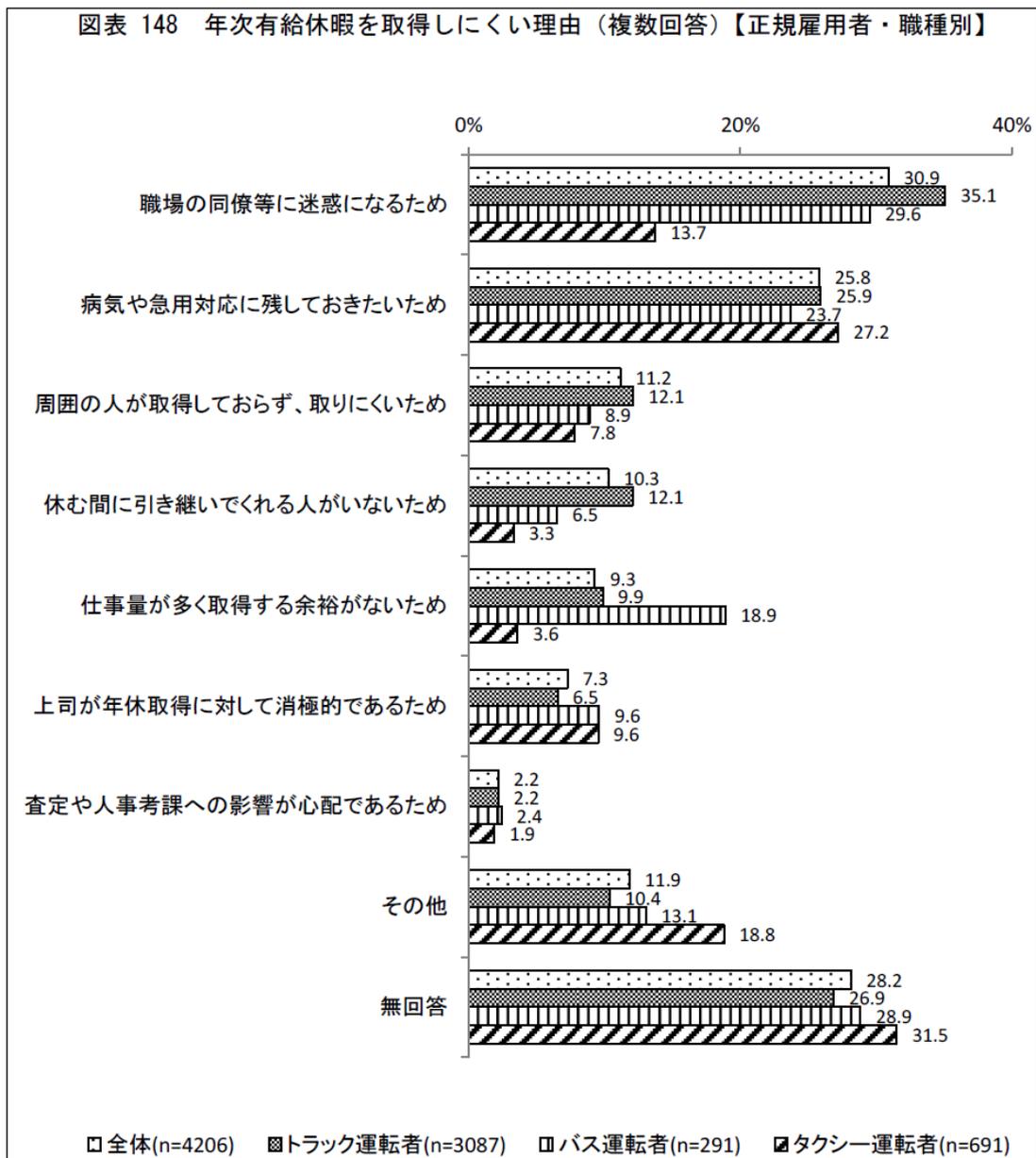
出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.120

図表 146 平成 27 年度の年次有給休暇の取得日数【正規雇用者・職種別】

	調査数	0日	3日未満	5日未満	10日未満	15日未満	15日以上	無回答	平均 (単位：日)
全体	4206 100.0	1512 35.9	272 6.5	252 6.0	416 9.9	424 10.1	391 9.3	939 22.3	5.5
トラック運転者	3087 100.0	1207 39.1	202 6.5	189 6.1	313 10.1	300 9.7	207 6.7	669 21.7	5.0
バス運転者	291 100.0	67 23.0	7 2.4	15 5.2	19 6.5	23 7.9	102 35.1	58 19.9	10.6
タクシー運転者	691 100.0	195 28.2	62 9.0	38 5.5	77 11.1	92 13.3	71 10.3	156 22.6	5.8

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.120



出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.122

➤ 変形労働時間の採用有無と実施単位等

- ・いずれの調査でも実施されていない。

②所属する自動車運転者情報

➤ 雇用形態

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪正規、非正規雇用の比率に関して≫

[調査結果の様態]

- ・「正規雇用」、「非正規雇用」の区分にて調査が行われており、約半数の事業者で正規雇用の比率が高い（なお、雇用形態の詳細については、運転者向け調査結果に記述した。）。

図表 21 従業員数（全体）に占める正規雇用者の比率【業種別】

	合計	いない	上段：回答数（件） 下段：割合（%）											無回答
			10%未満	10%以上20%未満	20%以上30%未満	30%以上40%未満	40%以上50%未満	50%以上60%未満	60%以上70%未満	70%以上80%未満	80%以上90%未満	90%以上100%未満	100%	
全体	760 100.0	8 1.1	9 1.2	11 1.4	14 1.8	13 1.7	12 1.6	21 2.8	40 5.3	41 5.4	86 11.3	100 13.2	265 34.9	140 18.4
バス	45 100.0	0 0.0	0 0.0	2 4.4	1 2.2	1 2.2	0 0.0	4 8.9	4 8.9	6 13.3	7 15.6	3 6.7	8 17.8	9 20.0
タクシー	124 100.0	3 2.4	0 0.0	3 2.4	6 4.8	10 8.1	4 3.2	10 8.1	15 12.1	8 6.5	11 8.9	8 6.5	24 19.4	22 17.7
トラック	547 100.0	4 0.7	9 1.6	3 0.5	7 1.3	1 0.2	6 1.1	6 1.1	18 3.3	26 4.8	64 11.7	84 15.4	220 40.2	99 18.1

※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.38

▶ 人数

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

◀ 人数の構成 ▶

[調査結果の様態]

- ・ 1～9人の事業者の比率が25.8%と、最も多くなっている。

図表 19 自動車運転従事者数（全体）【業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）									無回答
		0人	1人	1人	3人	5人	3人	5人	1人		
全体	760 100.0	0 0.0	181 23.8	240 31.6	63 8.3	92 12.1	5 0.7	2 0.3	3 0.4	174 22.9	
バス	45 100.0	0 0.0	10 22.2	14 31.1	4 8.9	3 6.7	2 4.4	1 2.2	0 0.0	11 24.4	
タクシー	124 100.0	0 0.0	32 25.8	25 20.2	17 13.7	25 20.2	2 1.6	1 0.8	1 0.8	21 16.9	
トラック	547 100.0	0 0.0	128 23.4	193 35.3	40 7.3	61 11.2	1 0.2	0 0.0	1 0.2	123 22.5	

※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.37

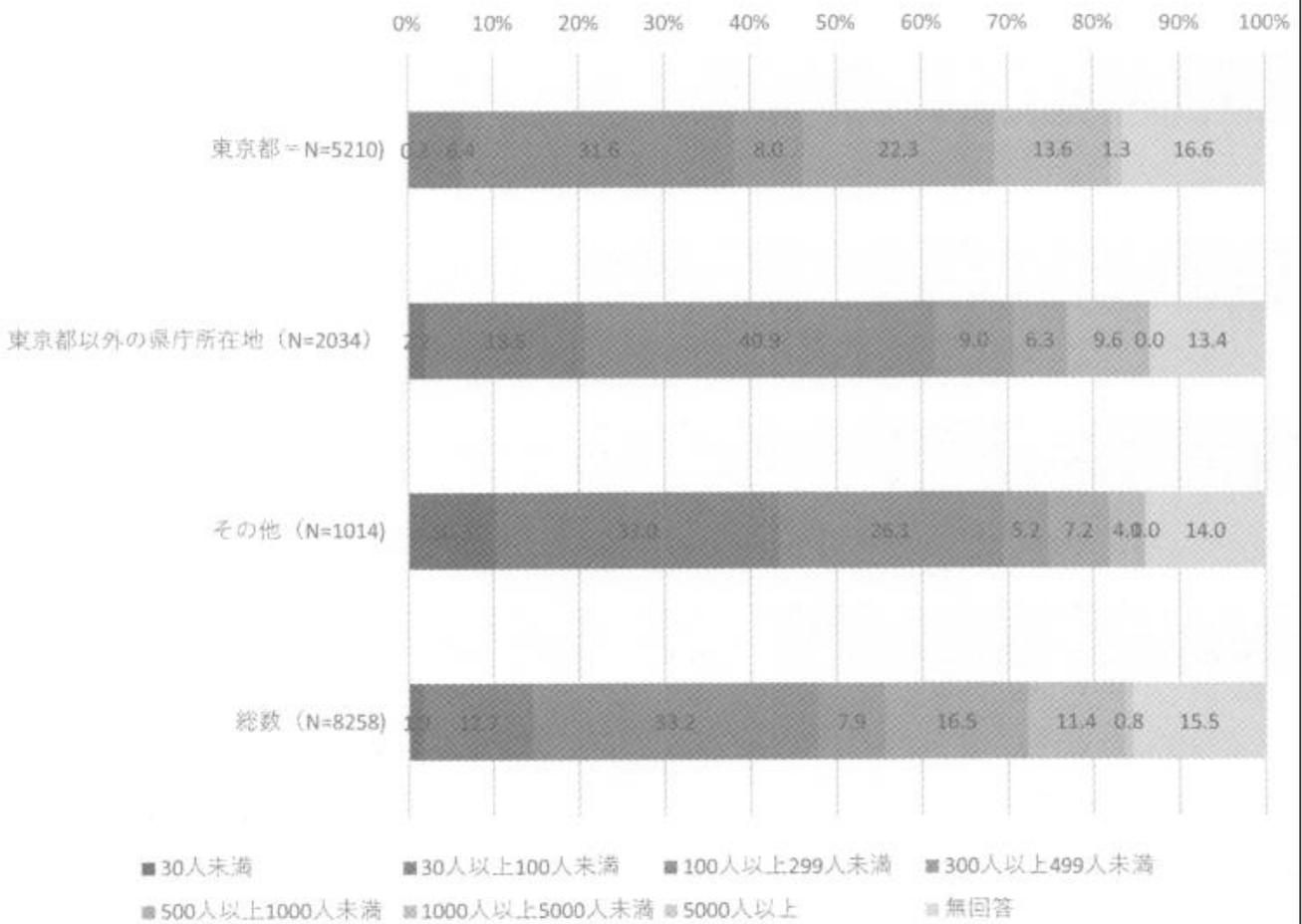
・タクシー乗務員アンケート

≪都市型・地方型の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・乗務員数の多い（500人以上の）企業が、都市型となるほど、多い傾向にある。

図3 回答者の所属企業の乗務員数



* N=8258

➤ 年齢構成

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪年齢構成に関して≫

[調査結果の様態]

- ・タクシーにおける平均年齢は 58.3 歳である。
- ・平均年齢が 60 歳以上となる事業所の割合が 38.8%存在する。

図表 22 平均年齢【正規雇用者・業種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	3 5 歳 未 満	4 3 0 5 歳 歳 未 以 満 上	4 4 5 0 歳 歳 未 以 満 上	5 4 0 5 歳 歳 未 以 満 上	5 5 5 0 歳 歳 未 以 満 上	6 5 0 5 歳 歳 未 以 満 上	6 6 5 0 歳 歳 未 以 満 上	7 6 0 5 歳 歳 未 以 満 上	7 0 歳 以 上	無 回 答	平均 (単位 : 歳)
全体	752 100.0	7 0.9	27 3.6	123 16.4	217 28.9	177 23.5	93 12.4	41 5.5	21 2.8	2 0.3	44 5.9	49.7
バス	45 100.0	0 0.0	0 0.0	3 6.7	10 22.2	17 37.8	5 11.1	3 6.7	2 4.4	0 0.0	5 11.1	52.4
タクシー	121 100.0	0 0.0	1 0.8	2 1.7	6 5.0	18 14.9	39 32.2	30 24.8	16 13.2	1 0.8	8 6.6	58.3
トラック	543 100.0	6 1.1	24 4.4	110 20.3	193 35.5	133 24.5	42 7.7	6 1.1	3 0.6	1 0.2	25 4.6	47.7

※正規雇用者が 1 人以上の企業（調査数 n=752）について集計。

※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

※平均は有効回答のあった者について集計。以下同様。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.38

➤ 勤務体系等

- ・いずれの調査でも実施されていない。

③ 運行管理体制（人数、課題）

- ・いずれの調査でも実施されていない。

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

・ 過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪ 拘束時間に関して ≫

[調査結果の様態]

- ・ 平均的な1か月の拘束時間について、改善基準告示で示されている「1か月の拘束時間299時間」を概ね超えている事業者は3.4%である。最も長かった1か月の拘束時間について、「1か月の拘束時間299時間」を概ね超えている事業者は、2.9%である。
- ・ 平均的な1日の拘束時間で16時間を超えている事業者は21.4%である。最も拘束時間の長かった1日の拘束時間で、16時間を超えている事業者は12.8%である。

図表 97 1か月の拘束時間（平成27年12月～平成28年11月の平均的な1か月）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	1 5 0 時 間 以 下	2 1 0 5 0 0 時 間 以 超 下	2 2 5 0 0 0 時 間 以 超 下	3 2 0 5 0 0 時 間 以 超 下	3 3 5 0 0 0 時 間 以 超 下	3 5 0 時 間 超	無 回 答	平均 (単位 :時間)
全体	4206 100.0	379 9.0	639 15.2	741 17.6	596 14.2	86 2.0	31 0.7	1734 41.2	206.6
トラック運転者	3087 100.0	287 9.3	501 16.2	548 17.8	467 15.1	62 2.0	18 0.6	1204 39.0	205.7
バス運転者	291 100.0	35 12.0	36 12.4	33 11.3	27 9.3	5 1.7	5 1.7	150 51.5	191.3
タクシー運転者	691 100.0	41 5.9	88 12.7	149 21.6	96 13.9	17 2.5	6 0.9	294 42.5	220.0

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者：1か月の拘束時間は原則として293時間が限度。ただし、毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間の拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長可能。

バス運転者：4週を平均した1週間当たりの拘束時間は原則として65時間が限度。ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者について、書面による労使協定を締結した場合には、52週のうち16週間までは、4週を平均した1週間当たりの拘束時間を71.5時間まで延長可能。

タクシー運転者（日勤勤務者）：1か月の拘束時間は299時間が限度。（車庫待ち等の運転者に係る特例あり。）

図表 98 1か月の拘束時間（平成27年12月～平成28年11月の最も拘束時間が長かった1か月）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（％）

	調査数	1 5 0 時間 以下	2 1 0 5 0 0 時間 以超 下	2 2 5 0 0 0 時間 以超 下	3 2 0 5 0 0 時間 以超 下	3 3 5 0 0 0 時間 以超 下	3 5 0 時間 超	無 回 答	平均 (単位 :時間)
全体	4206 100.0	238 5.7	178 4.2	404 9.6	526 12.5	236 5.6	52 1.2	2572 61.2	231.6
トラック運転者	3087 100.0	176 5.7	147 4.8	307 9.9	416 13.5	211 6.8	32 1.0	1798 58.2	234.1
バス運転者	291 100.0	32 11.0	14 4.8	25 8.6	36 12.4	5 1.7	15 5.2	164 56.4	215.3
タクシー運転者	691 100.0	23 3.3	12 1.7	71 10.3	69 10.0	18 2.6	2 0.3	496 71.8	229.0

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者：1か月の拘束時間は原則として293時間が限度。ただし、毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間の拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長可能。

バス運転者：4週を平均した1週間当たりの拘束時間は原則として65時間が限度。ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者について、書面による労使協定を締結した場合には、52週のうち16週間までは、4週を平均した1週間当たりの拘束時間を71.5時間まで延長可能。

タクシー運転者（日勤勤務者）：1か月の拘束時間は299時間が限度。（車庫待ち等の運転者に係る特例あり。）

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.90

図表 101 1日の拘束時間（平成27年12月～平成28年11月の平均的な1日）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（％）

	調査数	1 0 時間 以下	1 1 2 0 時間 以超 下	1 1 4 2 時間 以超 下	1 1 6 4 時間 以超 下	1 1 8 6 時間 以超 下	1 8 時間 超	無 回 答	平均 (単位 :時間)
全体	4206 100.0	1779 42.3	696 16.5	297 7.1	110 2.6	56 1.3	112 2.7	1156 27.5	10.6
トラック運転者	3087 100.0	1458 47.2	578 18.7	220 7.1	45 1.5	4 0.1	13 0.4	769 24.9	10.1
バス運転者	291 100.0	121 41.6	39 13.4	17 5.8	15 5.2	1 0.3	1 0.3	97 33.3	10.2
タクシー運転者	691 100.0	145 21.0	72 10.4	58 8.4	49 7.1	51 7.4	97 14.0	219 31.7	13.7

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度。ただし、15時間を超える回数は1週間につき2回が限度。

タクシー運転者（日勤勤務者）：1日の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.90

図表 102 1日の拘束時間（平成27年12月～平成28年11月の最も拘束時間が長かった1日）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）

下段：割合（％）

	調査数	1日の拘束時間						無回答	平均 (単位：時間)
		10時間以下	10時間超 12時	12時間超 14時	14時間超 16時	16時間超 18時	18時間超		
全体	4206 100.0	334 7.9	378 9.0	471 11.2	553 13.1	84 2.0	178 4.2	2208 52.5	13.9
トラック運転者	3087 100.0	267 8.6	343 11.1	399 12.9	418 13.5	54 1.7	85 2.8	1521 49.3	13.5
バス運転者	291 100.0	23 7.9	10 3.4	22 7.6	78 26.8	16 5.5	15 5.2	127 43.6	14.8
タクシー運転者	691 100.0	31 4.5	20 2.9	45 6.5	47 6.8	12 1.7	77 11.1	459 66.4	15.7

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度。ただし、15時間を超える回数は1週間につき2回が限度。

タクシー運転者（日勤勤務者）：1日の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.91

・タクシー乗務員アンケート

≪拘束時間に関して≫

[調査結果の様態]

- ・全国平均で一勤務あたりの拘束時間が17.03時間である。

≪都市型・地方型の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・東京都での平均拘束時間は18.2時間、東京都以外の県庁所在地では15.2時間、その他で14.6時間である。

表2 一勤当たり拘束時間・休憩時間、実車時間割合

	N	平均	標準偏差	最小値	最大値
拘束時間（時間）	8235	17.03	4.18	0	47
休憩時間（時間）	8115	2.71	1.10	0	14.32
実車時間割合（％）	5896	38.4	0.17	5	100

注）実車時間割合は、拘束時間に占める実車時間の割合として算出している。

出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.18

表3 一勤当たり平均拘束時間・休憩時間、実車時間割合(地域別)

	平均拘束時間 (時間)	平均休憩時間 (時間)	実車時間割合 (%)
東京都	18.2	3.0	39.5
東京都以外の県庁所在地	15.2	2.3	35.0
その他	14.6	2.2	35.5

出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.18

➤ 休息期間

・乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査

≪休息期間（睡眠時間）に関して≫

【調査結果の様態】

- ・ 休息期間についての調査は行われていない。
- ・ 睡眠不足について、「本人が気づいていない睡眠不足は多いと思う」で「非常に該当する」、「やや該当する」が 69.6%である。

Q2. 乗務員の睡眠状況や、貴社の管理状況	ほぼ毎日	週に数回	月に数回	年に数回	ほとんど無い
⑥現在、貴社の乗務員・運転手から「睡眠不足」の相談や報告	0.0%	4.3%	8.7%	26.1%	60.9%

⑦ 貴社の乗務員の「睡眠」について、該当するものに○をつけてください。	非常に該当する	やや該当する	どちらとも言えない	あまり該当しない	全く該当しない
当社の乗務員は仕事柄、睡眠不足になりやすい	13.0%	47.8%	8.7%	26.1%	4.3%
乗務員は、睡眠不足を感じていても報告しづらいと思う	8.7%	56.5%	26.1%	8.7%	0.0%
本人が気づいていない睡眠不足は多いと思う	8.7%	60.9%	21.7%	8.7%	0.0%
睡眠状況について、運転に支障があるかを乗務員本人が判断するのは難しいと思う	17.4%	60.9%	13.0%	8.7%	0.0%
乗務員は、睡眠不足への問題意識があまり無いと思う	4.3%	30.4%	34.8%	30.4%	0.0%
慢性的な睡眠不足に悩んでいる乗務員がいる	4.3%	13.0%	34.8%	39.1%	8.7%

出典：乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査

➤ 仮眠時間

・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 始業時の営業所内労働時間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

・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 就業時の営業所内労働時間に点呼時間、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

・いずれの調査でも実施されていない。

【勤務シフトにかかる実態】

➤ 勤務時間帯（始業・終業）

・いずれの調査でも実施されていない。

⑤改善基準告示の見直しに対する意見・要望

・いずれの調査でも実施されていない。

調査項目（自動車運転者向け）

①回答者の情報

➤ 年齢

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪年齢構成に関して≫

[調査結果の様態]

- ・平均年齢は、56.8歳である。
- ・50歳代以上である運転者が79.9パーセントを占めている。

図表 89 年齢【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）						平均 (単位：歳)
		20歳代以下	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代以上	無回答	
全体	4206 100.0	182 4.3	608 14.5	1469 34.9	1276 30.3	644 15.3	27 0.6	48.4
トラック運転者	3087 100.0	158 5.1	537 17.4	1212 39.3	876 28.4	287 9.3	17 0.6	46.4
バス運転者	291 100.0	2 0.7	29 10.0	117 40.2	109 37.5	31 10.7	3 1.0	49.4
タクシー運転者	691 100.0	10 1.4	23 3.3	102 14.8	252 36.5	300 43.4	4 0.6	56.8

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.82

・タクシー乗務員アンケート

《年齢構成に関して》

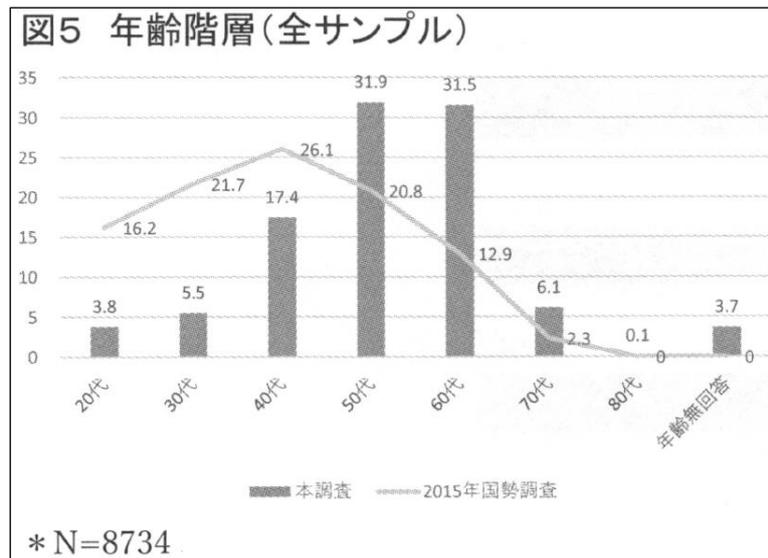
[調査結果の様態]

- ・ 50代以上の運転者が7割近くとなっている。

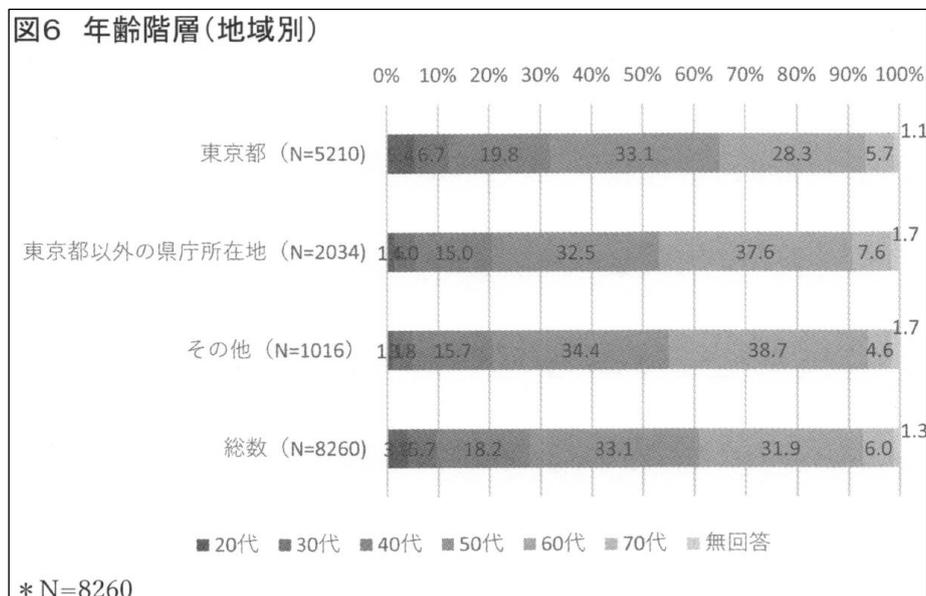
《都市型・地方型の傾向》

[調査結果の様態]

- ・ 60代以上の比率が、東京都に対し、東京都以外の県庁所在地、及びその他における構成比が高くなっている。



出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.8



出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.8

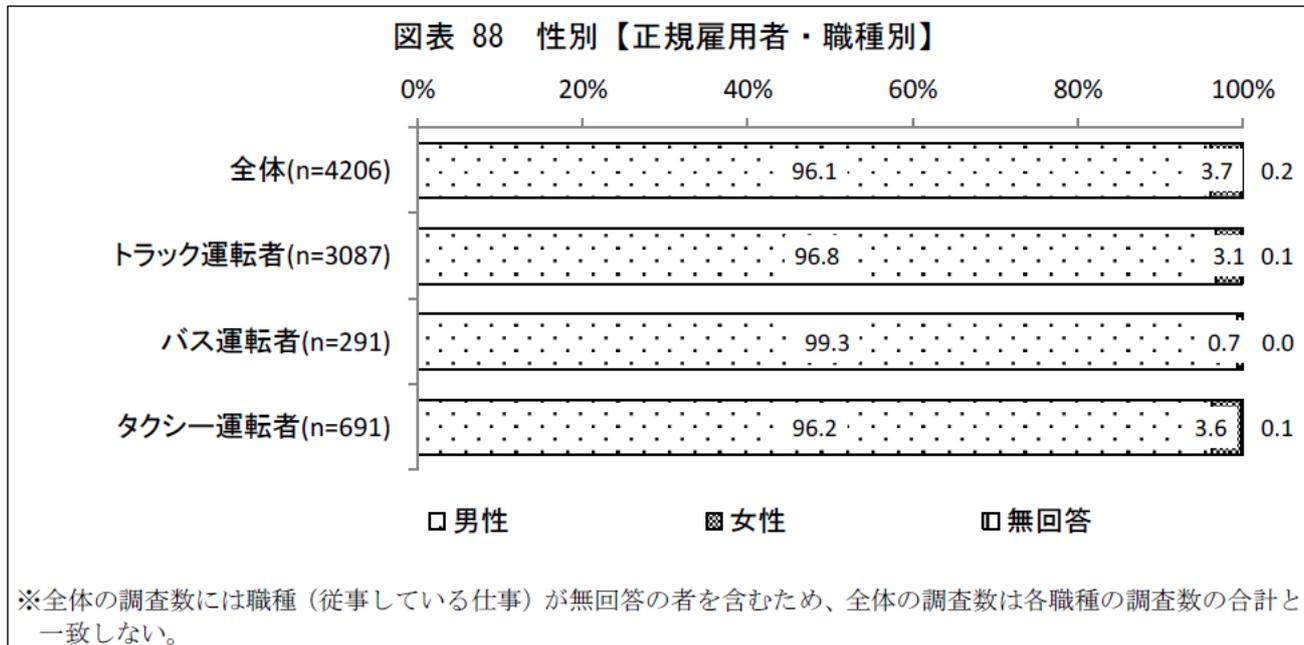
≪性別の構成に関して≫

➤ 性別

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

[調査結果の様態]

- ・運転者に占める男性の比率が9割を超えている。



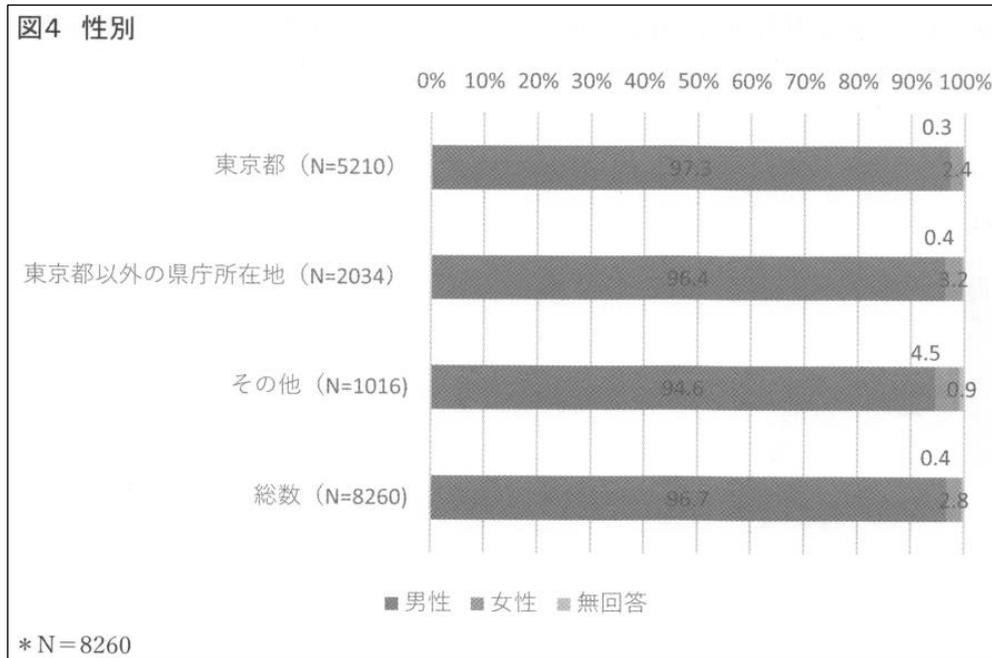
出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.82

≪性別の構成に関して≫

- ・タクシー乗務員アンケート

[調査結果の様態]

- ・「過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）」における調査結果と同様に、男性が9割を占めている。



出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.7

➤ 勤続年数

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪勤続年数、経験年数に関して≫

[調査結果の様態]

- ・勤続（勤務）年数及び（通算）経験年数の調査が行われており、勤続年数の平均 10.1 年に対して、通算経験年数の平均が 18.2 年である。
- ・平均年齢（P.30 年齢）は、56.8 歳である。

図表 90 現在の勤務先（法人）での勤務年数【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）						平均 (単位：年)
		5年未満	5年以上 10年未満	10年以上 15年未満	15年以上 20年未満	20年以上	無回答	
全体	4206 100.0	1399 33.3	889 21.1	691 16.4	422 10.0	688 16.4	117 2.8	10.5
トラック運転者	3087 100.0	1046 33.9	634 20.5	507 16.4	329 10.7	497 16.1	74 2.4	10.4
バス運転者	291 100.0	75 25.8	62 21.3	51 17.5	24 8.2	77 26.5	2 0.7	12.3
タクシー運転者	691 100.0	230 33.3	177 25.6	120 17.4	56 8.1	90 13.0	18 2.6	10.1

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.83

図表 91 自動車運転従事者（ドライバー）としての通算経験年数【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）						平均 (単位：年)
		5年未満	5年以上 10年未満	10年以上 15年未満	15年以上 20年未満	20年以上	無回答	
全体	4206 100.0	518 12.3	533 12.7	637 15.1	546 13.0	1680 39.9	292 6.9	17.7
トラック運転者	3087 100.0	392 12.7	385 12.5	478 15.5	427 13.8	1246 40.4	159 5.2	17.2
バス運転者	291 100.0	16 5.5	31 10.7	36 12.4	40 13.7	151 51.9	17 5.8	20.8
タクシー運転者	691 100.0	103 14.9	109 15.8	118 17.1	72 10.4	258 37.3	31 4.5	18.2

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

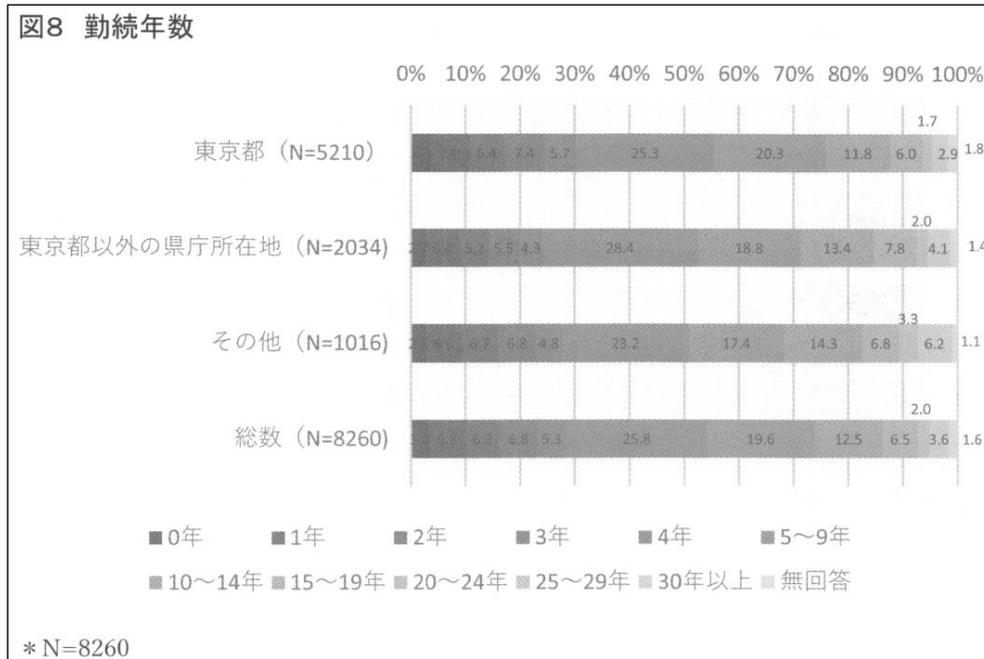
出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.84

・タクシー乗務員アンケート

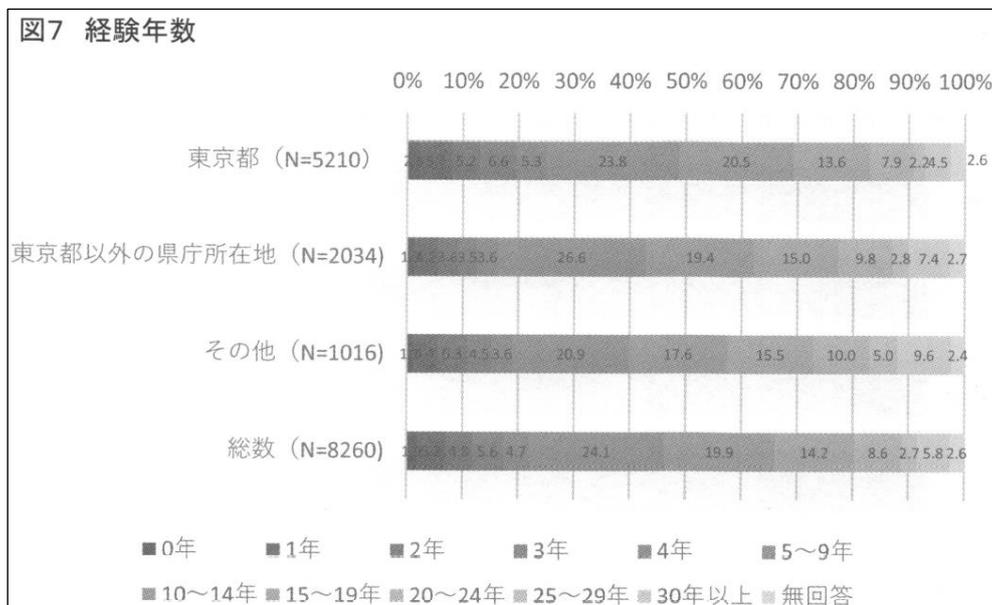
≪都市型・地方型の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・ 勤続年数においては、10年以上の勤続年数となる運転者が、東京都では42.7%、東京都以外の県庁所在地では46.1%、その他では48%となっている。
- ・ 経験年数においては、10年以上の勤続年数となる運転者が、東京都では42.7%、東京都以外の県庁所在地では48.7%、その他では57.7%となっている。



出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.10



出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.9

➤ 雇用形態

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪雇用形態の定義に関して≫

[調査結果の様態]

- ・本調査においては、雇用形態を「正社員」、「短時間正社員」、「パートタイマー（短時間）」、「パートタイマー（その他）」、「アルバイト」、「派遣社員」、「契約社員」、「嘱託社員」、「その他」の区分にて調査が行われている。

≪雇用形態の構成に関して≫

[調査結果の様態]

- ・正社員の比率が73.8%であり、他業種と比較して正社員の比率が低い傾向にある。
- ・嘱託社員が10.6%と、他業種に比べ多い。

図表 87 雇用形態【職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	正社員	短時間正社員	パートタイマー（短時間）	パートタイマー（その他）	アルバイト	派遣社員	契約社員	嘱託社員	その他	無回答
全体	4678 100.0	4172 89.2	34 0.7	35 0.7	43 0.9	90 1.9	4 0.1	147 3.1	145 3.1	8 0.2	0 0.0
トラック運転者	3266 100.0	3078 94.2	9 0.3	5 0.2	16 0.5	34 1.0	4 0.1	86 2.6	32 1.0	2 0.1	0 0.0
バス運転者	335 100.0	285 85.1	6 1.8	2 0.6	4 1.2	9 2.7	0 0.0	13 3.9	15 4.5	1 0.3	0 0.0
タクシー運転者	917 100.0	677 73.8	14 1.5	22 2.4	18 2.0	41 4.5	0 0.0	43 4.7	97 10.6	5 0.5	0 0.0

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。
※短時間正社員とは、無期労働契約を結んでいる者であって、フルタイムの正社員よりも1日の所定労働時間が短い、1週間の所定労働日数が少ない者を指す。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.81

- ・タクシー乗務員アンケート
《雇用形態の構成に関して》

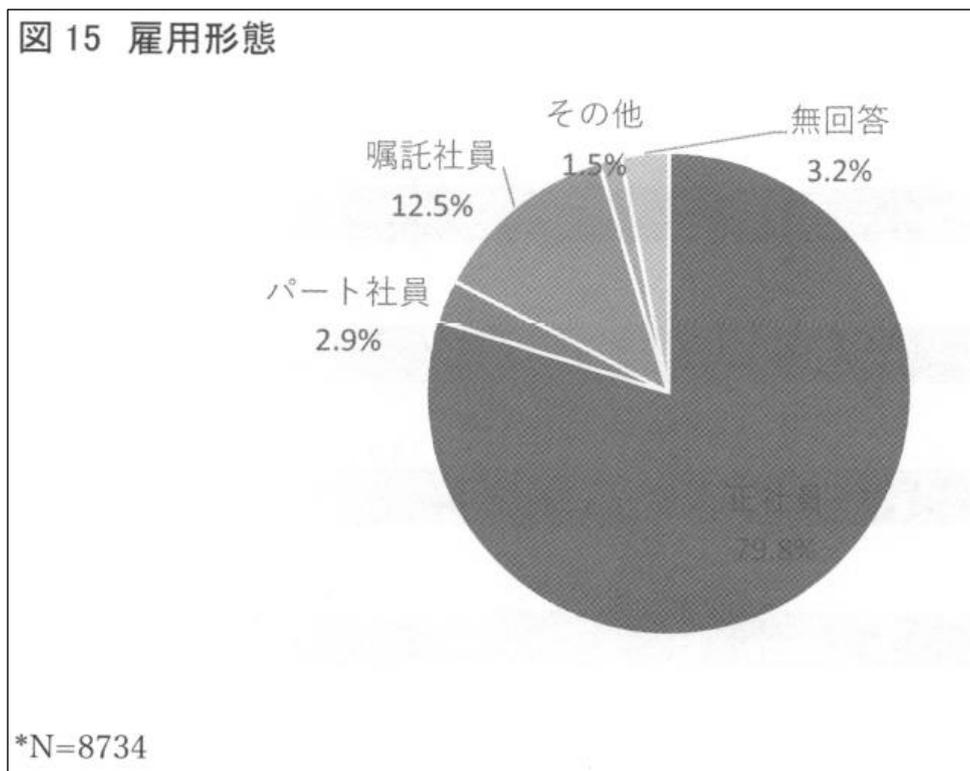
[調査結果の様態]

- ・ 正社員が 79.8%であり、次いで嘱託社員が 12.5%と多くなっている。

- 《雇用形態の定義に関して》

[調査結果の様態]

- ・ 「正社員」「パート社員」「嘱託社員」「その他」にて区分されている。検討会にて区分した「定時制」、「有期契約」、「正社員」と類似している。



出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.16

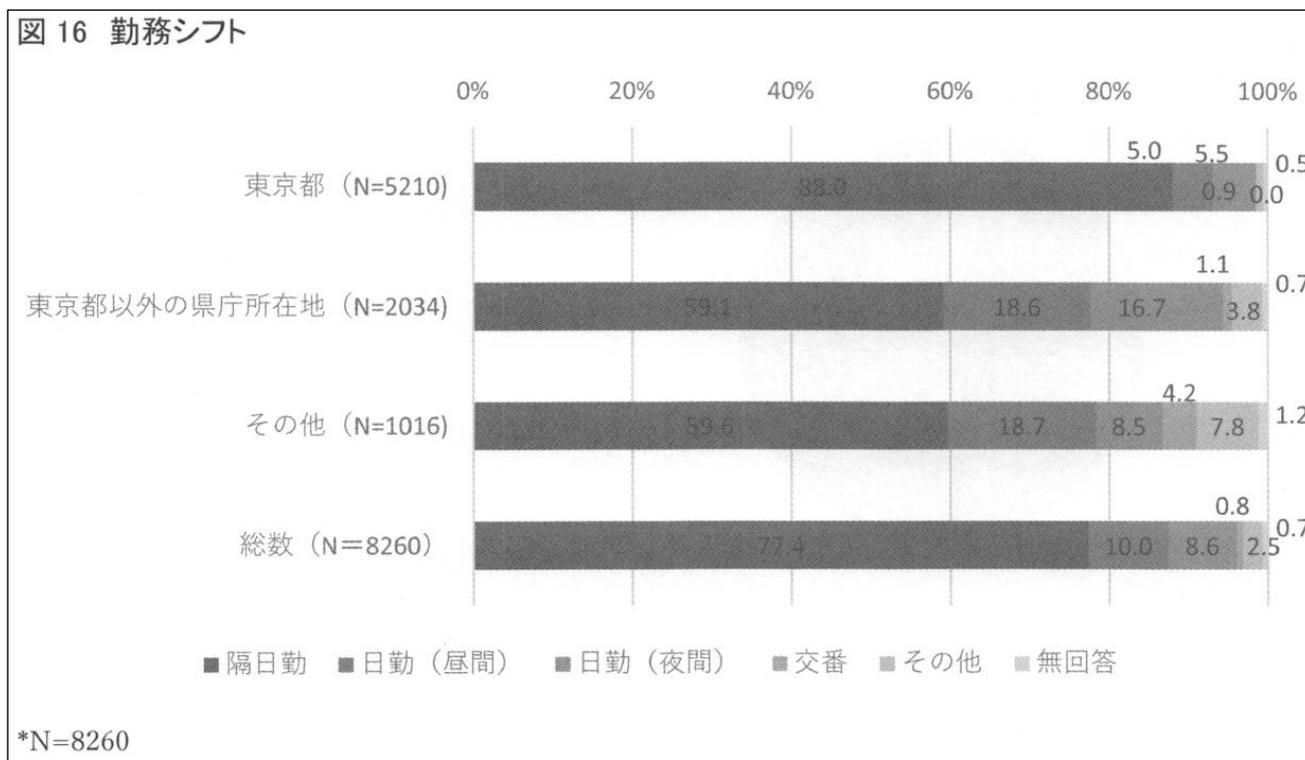
➤ 勤務体系

- ・ タクシー乗務員アンケート

≪ 都市型・地方型の傾向 ≫

[調査結果の様態]

- ・ 日勤、隔日勤務の構成比において、都市型の方が隔日勤務の比率が高い。



出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.16

➤ 勤務時間帯等

- ・ いずれの調査でも実施されていない。

② 自動車運転者の生の声

➤ 休息期間

- ・ いずれの調査でも実施されていない。

➤ 睡眠時間

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪睡眠時間の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・ 7時間以上の睡眠時間を確保している運転者が50.1%である。
- ・ 睡眠の充足度については、76.4%が「足りている」「どちらかといえば足りている」と回答している。

≪睡眠時間と通勤時間に関して≫

[調査結果の様態]

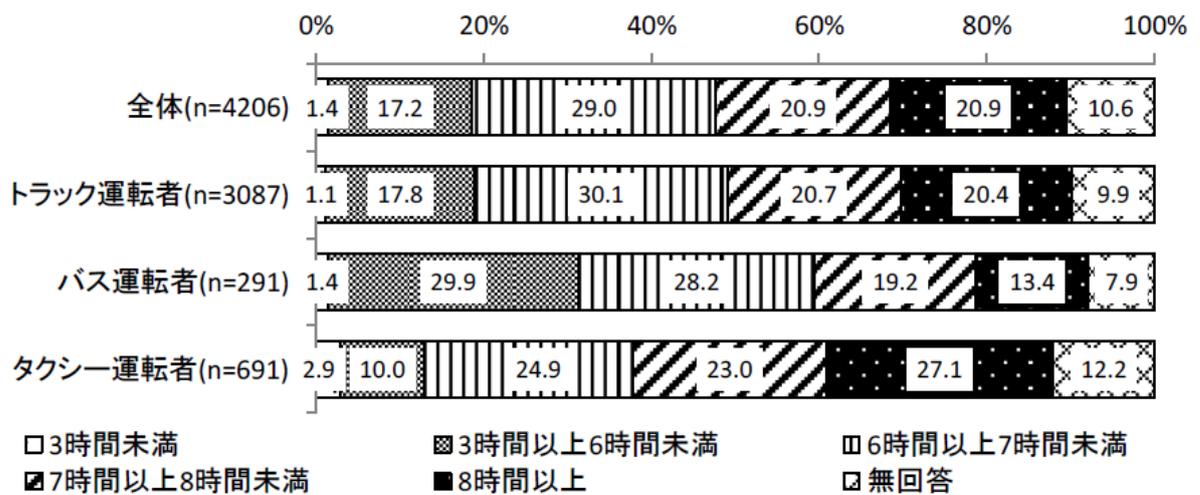
- ・ 検討会で指摘のあった、「通勤時間を起因とする都市と地方での睡眠時間の違い」について、調査は行われていない。

≪睡眠時間と疲労蓄積に関して≫

[調査結果の様態]

- ・ 検討会で指摘のあった、「疲労回復の観点から睡眠時間を調査すべき」との点について調査は行われていない。

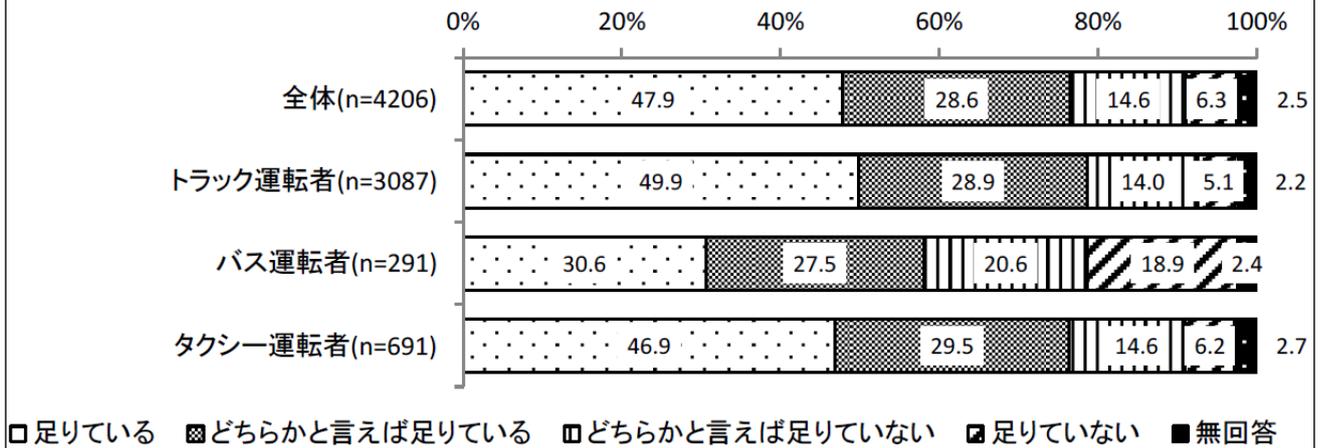
図表 153 勤務日1日における睡眠時間【正規雇用者・職種別】



※全体平均 6.5 時間

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

図表 156 勤務日における睡眠時間の充足状況【正規雇用者・職種別】



※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.127

➤ 疲労蓄積状況等

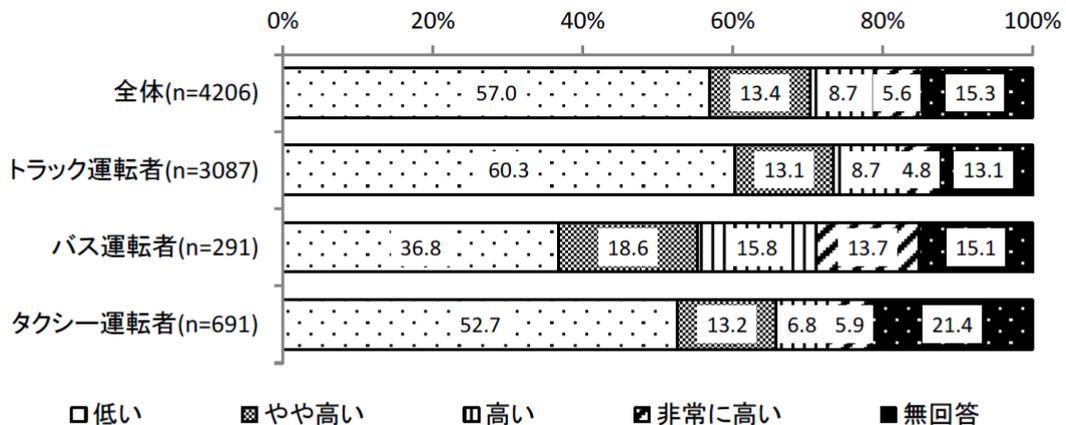
・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪疲労蓄積度の結果について≫

[調査結果の様態]

- ・疲労蓄積度については、「労働者の疲労蓄積度自己診断チェックリスト」を使用している。
- ・疲労蓄積度「やや高い」以上が 25.9%でバスの次に高い。

図表 166 疲労蓄積度（仕事による負担度）【正規雇用者・職種別】



※疲労蓄積度（仕事による負担度）は、「直近1か月（平成28年11月）の労働状況」（図表120～124）、「直近1か月（平成28年11月の仕事についての負担）」（図表136、137）、「直近1か月（平成28年11月）の自覚症状」（図表162）を基に算出。具体的な算出方法は「労働者の疲労蓄積度自己診断チェックリスト」による。（参考URL：<http://www.mhlw.go.jp/topics/2004/06/dl/tp0630-1a.pdf>）

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.137

➤ 改善基準告示の認識度

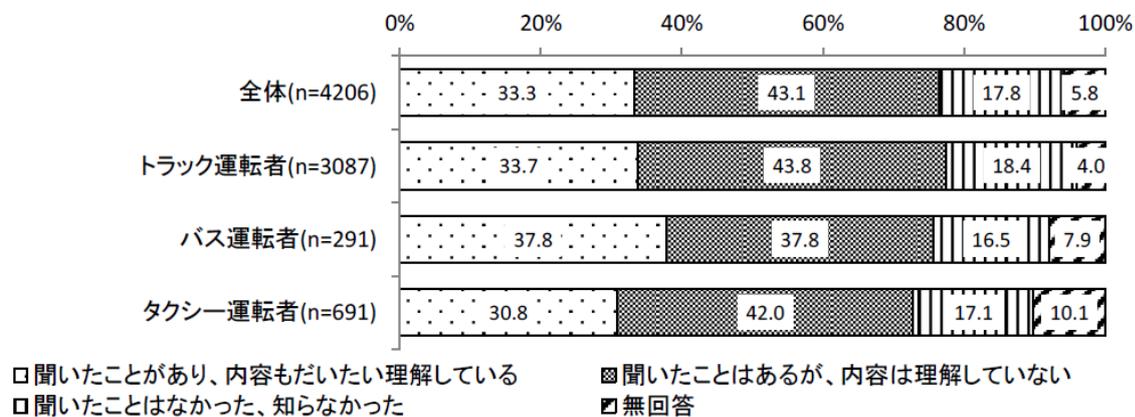
・ 過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪改善基準告示の認知度等について≫

[調査結果の様態]

- ・ 「聞いたことはあるが、内容は理解していない」が最も多く、42.0%である。
- ・ 所定外労働を含め、労働時間を「今より減らしたい」が他の業種と比較して最も少なく、15.9%である。

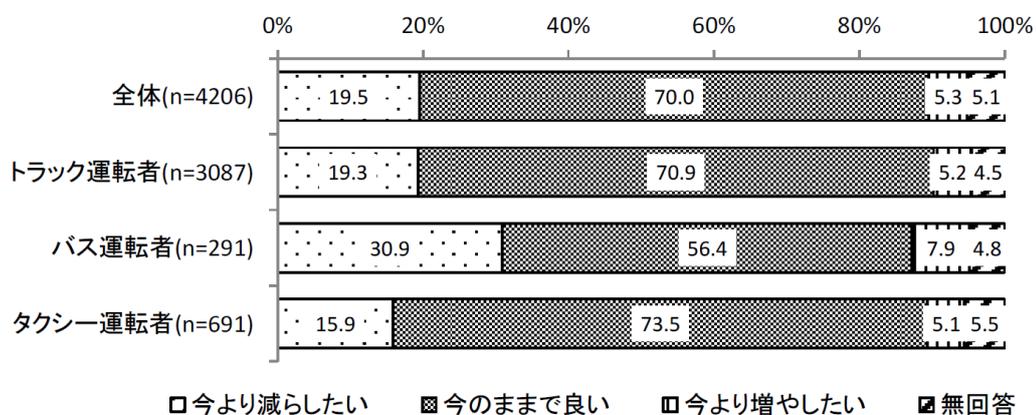
図表 176 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の認知度【正規雇用者・職種別】



※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.142

図表 125 所定外労働（早出・居残り等の残業）を含めた労働時間に対する希望【正規雇用者・職種別】



※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.106

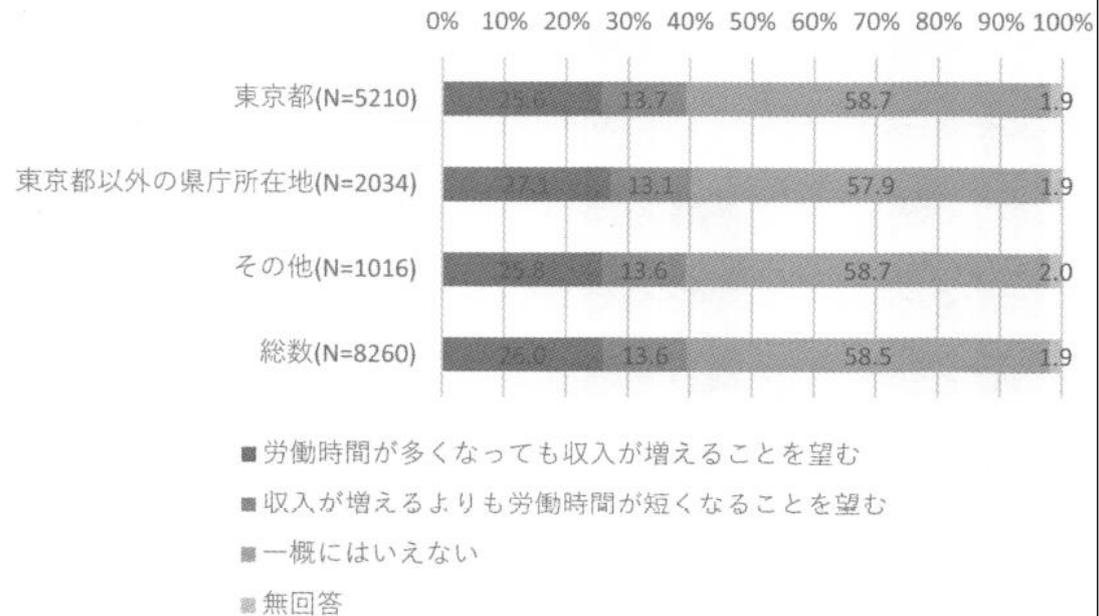
・タクシー乗務員アンケート

≪都市型・地方型の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・ 「労働時間が多くなっても収入が増えることを望む」「収入が増えるよりも労働時間が短くなることを望む」「一概には言えない」の構成比について、都市型、地方型での差は見られない。ドライバーの生の声として、最も多かったのは「一概には言えない」であり、続いて「労働時間が多くなっても収入が増えることを望む」であった。

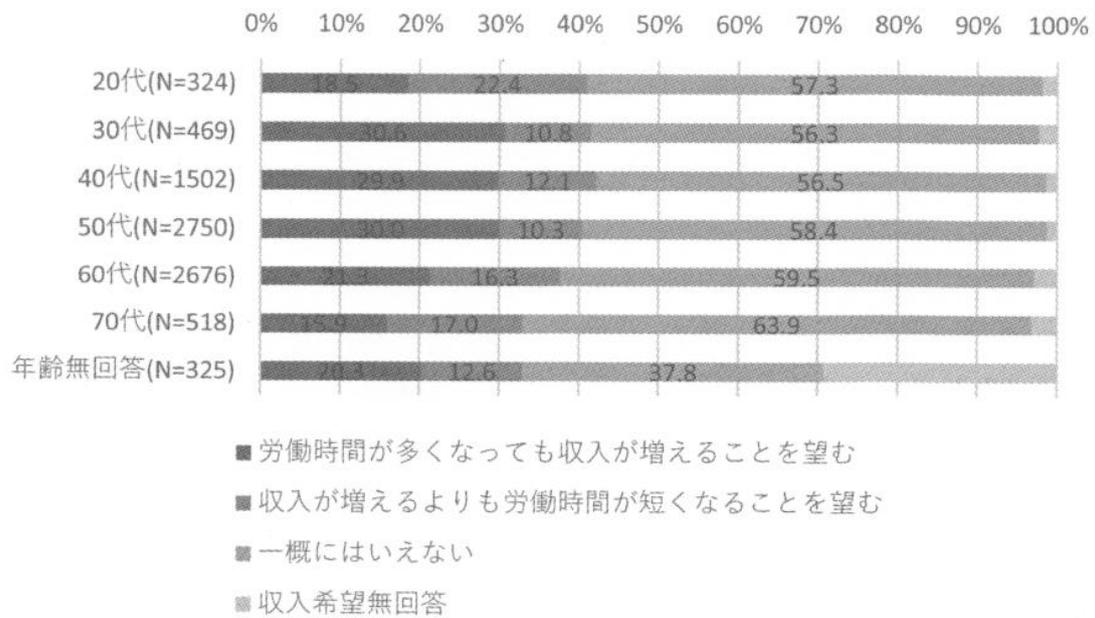
図 28 労働時間と収入の関係(地域別)



*N=8260

出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.29

図 29 労働時間と収入の関係(年齢階層別)



* N=8409

出典：タクシー乗務員アンケート調査結果 p.29

トラック関係

調査項目（貨物運送事業者向け）

①事業所情報

➤ 所在エリア

いずれの調査においても実施されていない。

➤ 労働組合の有無

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）【参考】

≪労働組合有無の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・トラック、バス、タクシー事業者を合算してではあるが「労働組合はない」と回答した事業者が85%に上る。トラック事業者に限定した傾向については集計されていない。

問1-7 労働組合の有無

	n	%
従業員の過半数で組織する労働組合（過半数組合）がある	73	9.6
過半数組合ではないが組合がある	22	2.9
労働組合はない	646	85.0
その他	5	0.7
無回答	14	1.8
調査数	760	100.0

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 <参考資料-80>

➤ 保有車両台数

- ・トラック輸送状況の実態調査

≪車種別保有車両台数の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・車種は「大型（車両総重量 11t 以上）」が 26.1 台と最も多く、保有車両台数別の事業者数の分布は「21~50 台」は 517 件と最も多い。

(回答1,248件)	
普通(車両総重量5t未満)	7.0台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	19.6台
大型(車両総重量11t以上)	26.1台
トラクター	5.1台
合計	57.8台

出典：トラック輸送状況の実態調査結果（全体版） p.34

	回答数	構成比
5台以下	13件	1.0%
6~10台	70件	5.6%
11~20台	243件	19.5%
21~50台	517件	41.4%
51~100台	268件	21.5%
101台以上	137件	11.0%
合計	1,248件	100.0%

出典：トラック輸送状況の実態調査結果（全体版） p.34

➤ IT 装備内容と装備率

- ・いずれの調査でも実施されていない。
- ・検討会で指摘のあった、「車両装備による疲労度合いの違い」が分かる調査は行われていない。

➤ 品目（重機、雑貨等）

- ・トラック輸送状況の実態調査
- ≪品目別で傾向の比較可能な項目≫

[調査結果の様態]

- ・「ドライバーの拘束時間等の状況（輸送品類別）」において、改善基準告示違反となる 16 時間以上の運行が、農水産品（15.7%）、雑工業品（12.7%）が高い。

(27,266 運行)		全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	
1 運行の拘束時間	13時間以内	63.4%	60.8%	66.7%	84.7%	68.4%	77.1%	63.9%	64.5%	82.6%	60.7%	
	13時間超15時間以内	17.6%	17.6%	19.2%	9.2%	15.8%	15.0%	18.0%	17.1%	11.8%	19.6%	
	15時間超16時間以内	6.0%	5.9%	5.3%	3.4%	5.1%	3.2%	5.6%	5.6%	2.2%	7.8%	
	16時間超	13.0%	15.7%	8.8%	2.8%	10.6%	4.7%	12.5%	12.7%	3.4%	11.9%	
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	サンプル数	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
休息期間8時間未満		22,237 期間	15.8%	18.1%	13.0%	4.5%	13.7%	6.7%	17.7%	17.5%	6.1%	10.6%
連続運転時間4時間超の運行		27,266 運行	10.7%	15.3%	6.7%	6.7%	8.6%	8.9%	9.3%	10.2%	2.8%	11.2%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計（「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む）。

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を輸送品類別に集計したもの（調査期間中の最終運行後を除く）。

※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。

※品類区分については、「付属資料」参照のこと。

出典：トラック輸送状況の実態調査結果（全体版） p.17

➤ 給与体系

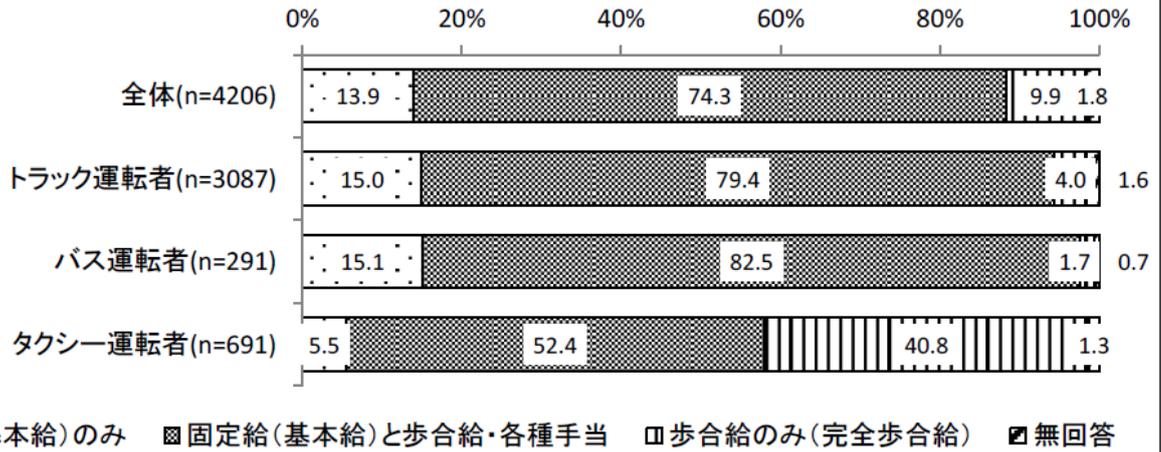
- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪給与体系の構成比率≫

[調査結果の様態]

- ・ハイタク、バスと比較し「歩合給の比率」は4%と低いものの、「固定給（基本給）と歩合給・各種手当」の比率は79.4%と高い。

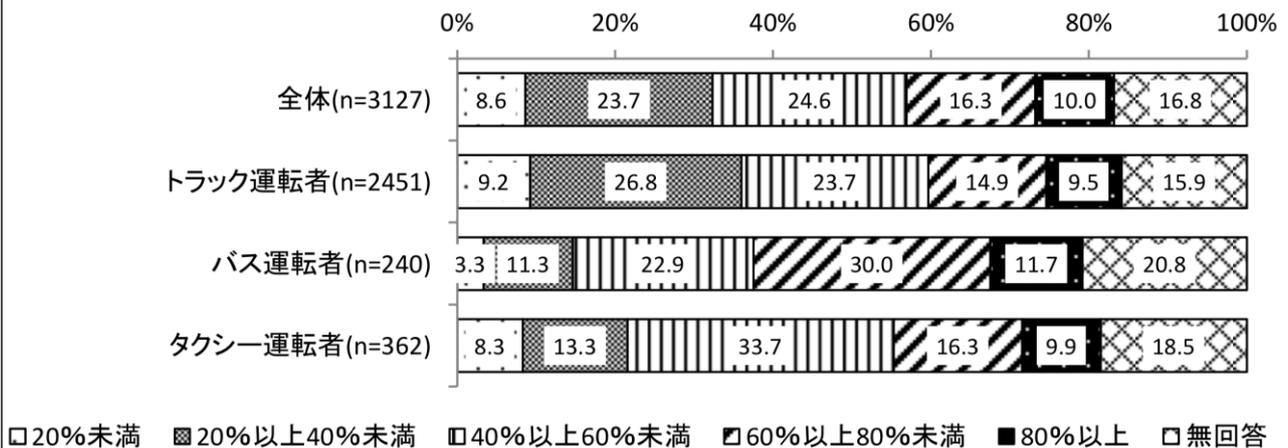
図表 95 賃金体系【正規雇用者・職種別】



※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.86

図表 96 賃金に占める固定給（基本給）の割合【正規雇用者・職種別】



※賃金体系が「固定給（基本給）と歩合給・各種手当」であった者（調査数 n=3127）について集計。
 ※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.86

➤ 年次有給休暇の取得状況

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

《年次有給休暇取得に関して》

[調査結果の様態]

- ・ 有給休暇の新規付与日数は 10~30 日で多くなっている。一方で、取得日数はトラック・タクシーについては、0 日が最も多くなっている。
- ・ 有休休暇を取得しにくい理由としては、「職場の同僚等に迷惑になるため」が 35.1%と最も多い。
- ・ 年次有給休暇の年間新規付与日数の平均は 12.2 日であり、一方で取得日数の平均は 5.0 日となっている。

図表 145 平成 27 年度の年次有給休暇の年間新規付与日数【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（％）

	調査数	0日	51日未満	15日未満	21日未満	32日未満	43日未満	4日以上	無回答	平均 (単位：日)
全体	4206 100.0	873 20.8	81 1.9	146 3.5	802 19.1	1011 24.0	32 0.8	109 2.6	1152 27.4	12.6
トラック運転者	3087 100.0	697 22.6	67 2.2	101 3.3	584 18.9	693 22.4	20 0.6	92 3.0	833 27.0	12.2
バス運転者	291 100.0	37 12.7	5 1.7	8 2.7	51 17.5	121 41.6	4 1.4	7 2.4	58 19.9	16.1
タクシー運転者	691 100.0	109 15.8	9 1.3	34 4.9	149 21.6	174 25.2	8 1.2	8 1.2	200 28.9	12.5

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

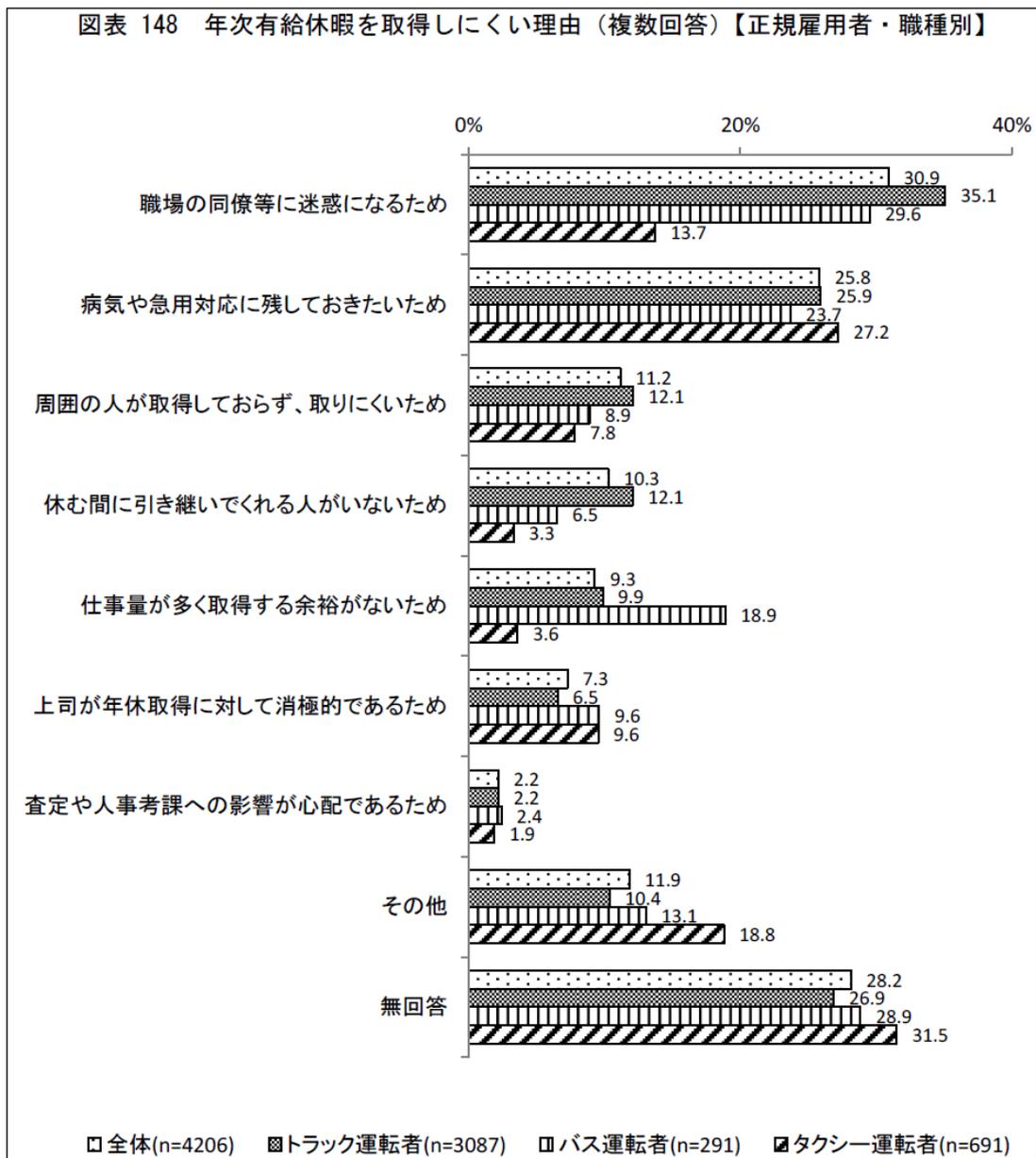
出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.120

図表 146 平成 27 年度の年次有給休暇の取得日数【正規雇用者・職種別】

	調査数	0日	31日未満	53日未満	15日未満	115日未満	15日以上	無回答	平均 (単位：日)
全体	4206 100.0	1512 35.9	272 6.5	252 6.0	416 9.9	424 10.1	391 9.3	939 22.3	5.5
トラック運転者	3087 100.0	1207 39.1	202 6.5	189 6.1	313 10.1	300 9.7	207 6.7	669 21.7	5.0
バス運転者	291 100.0	67 23.0	7 2.4	15 5.2	19 6.5	23 7.9	102 35.1	58 19.9	10.6
タクシー運転者	691 100.0	195 28.2	62 9.0	38 5.5	77 11.1	92 13.3	71 10.3	156 22.6	5.8

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.120



出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.122

➤ 変形労働時間の採用有無と実施単位等

- ・いずれの調査でも実施されていない。

②所属する自動車運転者情報

➤ 雇用形態

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪正規、非正規雇用の比率に関して≫

[調査結果の様態]

- ・「正規雇用」、「非正規雇用」の区分にて調査が行われており、約半数の事業者で正規雇用の比率が高い。

図表 21 従業員数（全体）に占める正規雇用者の比率【業種別】

	合計	いない	上段：回答数（件） 下段：割合（%）											無回答
			10%未満	10%以上20%未満	20%以上30%未満	30%以上40%未満	40%以上50%未満	50%以上60%未満	60%以上70%未満	70%以上80%未満	80%以上90%未満	90%以上100%未満	100%	
全体	760 100.0	8 1.1	9 1.2	11 1.4	14 1.8	13 1.7	12 1.6	21 2.8	40 5.3	41 5.4	86 11.3	100 13.2	265 34.9	140 18.4
バス	45 100.0	0 0.0	0 0.0	2 4.4	1 2.2	1 2.2	0 0.0	4 8.9	4 8.9	6 13.3	7 15.6	3 6.7	8 17.8	9 20.0
タクシー	124 100.0	3 2.4	0 0.0	3 2.4	6 4.8	10 8.1	4 3.2	10 8.1	15 12.1	8 6.5	11 8.9	8 6.5	24 19.4	22 17.7
トラック	547 100.0	4 0.7	9 1.6	3 0.5	7 1.3	1 0.2	6 1.1	6 1.1	18 3.3	26 4.8	64 11.7	84 15.4	220 40.2	99 18.1

※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.38

➤ 人数

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪人数の構成≫

[調査結果の様態]

- ・1~29人の事業者の比率が58.7%と半数を占めている。

図表 19 自動車運転従事者数（全体）【業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）									
		0人	1~9人	10~29人	30~49人	50~99人	100~199人	200~299人	300~499人	500人以上	無回答
全体	760 100.0	0 0.0	181 23.8	240 31.6	63 8.3	92 12.1	5 0.7	2 0.3	3 0.4	174 22.9	
バス	45 100.0	0 0.0	10 22.2	14 31.1	4 8.9	3 6.7	2 4.4	1 2.2	0 0.0	11 24.4	
タクシー	124 100.0	0 0.0	32 25.8	25 20.2	17 13.7	25 20.2	2 1.6	1 0.8	1 0.8	21 16.9	
トラック	547 100.0	0 0.0	128 23.4	193 35.3	40 7.3	61 11.2	1 0.2	0 0.0	1 0.2	123 22.5	

※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.37

▶ 年齢構成

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

◀ 年齢構成に関して ▶

[調査結果の様態]

- ・トラックにおける平均年齢は47.7歳である。
- ・平均年齢が60歳以上となる事業所の割合が1.9%存在する。

図表 22 平均年齢【正規雇用者・業種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	35歳未満	43歳未満	44歳未満	54歳未満	55歳未満	65歳未満	66歳未満	76歳未満	70歳以上	無回答	平均（単位：歳）
全体	752	7	27	123	217	177	93	41	21	2	44	49.7
	100.0	0.9	3.6	16.4	28.9	23.5	12.4	5.5	2.8	0.3	5.9	
バス	45	0	0	3	10	17	5	3	2	0	5	52.4
	100.0	0.0	0.0	6.7	22.2	37.8	11.1	6.7	4.4	0.0	11.1	
タクシー	121	0	1	2	6	18	39	30	16	1	8	58.3
	100.0	0.0	0.8	1.7	5.0	14.9	32.2	24.8	13.2	0.8	6.6	
トラック	543	6	24	110	193	133	42	6	3	1	25	47.7
	100.0	1.1	4.4	20.3	35.5	24.5	7.7	1.1	0.6	0.2	4.6	

※正規雇用者が1人以上の企業（調査数 n=752）について集計。

※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

※平均は有効回答のあった者について集計。以下同様。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.38

・トラック輸送状況の実態調査

[調査結果の様態]

- ・性別、年齢別、免許別にて年齢構成の調査が行われており、性別、免許別のいずれにおいても、40～49歳の割合が多い。

問3. 集配業務に従事しているドライバーの性別・年齢別・免許別の構成

(回答1,246件)	男性					女性					全体				
	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引	計	普通	中型	大型	うち牽引
20歳未満	0.7%	4.2%	0.1%	0.6%	1.1%	1.9%	13.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.7%	4.6%	0.1%	0.6%	1.1%
20～29歳	4.9%	14.4%	7.0%	3.3%	2.3%	6.2%	10.6%	5.2%	5.8%	5.5%	5.0%	14.3%	6.9%	3.3%	2.3%
30～39歳	19.1%	17.7%	22.4%	17.9%	17.1%	22.4%	21.3%	22.6%	22.6%	21.2%	19.2%	17.9%	22.4%	18.0%	17.1%
40～49歳	36.8%	28.0%	34.7%	38.4%	39.2%	49.5%	33.5%	49.2%	55.0%	63.0%	37.0%	28.3%	35.1%	38.6%	39.5%
50～59歳	27.1%	24.2%	23.7%	28.8%	29.6%	15.6%	16.0%	17.4%	13.5%	8.2%	26.9%	23.8%	23.5%	28.6%	29.3%
60歳以上	11.1%	10.8%	11.9%	10.9%	10.6%	4.4%	5.3%	5.4%	3.1%	1.4%	11.0%	10.5%	11.7%	10.8%	10.5%
不明	0.2%	0.7%	0.3%	0.2%	0.2%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.7%	0.2%	0.7%	0.3%	0.2%	0.2%
全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
ドライバー数	66,886	3,940	18,230	44,716	11,638	1,389	188	616	585	146	68,275	4,128	18,846	45,301	11,784
構成比	100.0%	5.9%	27.3%	66.9%	17.4%	100.0%	13.5%	44.3%	42.1%	10.5%	100.0%	6.0%	27.6%	66.4%	17.3%

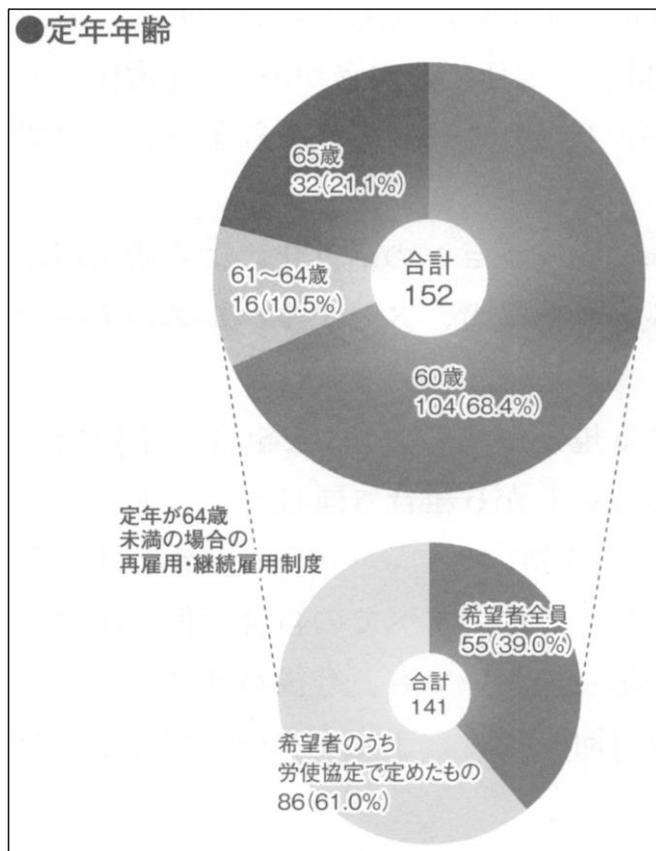
出典：トラック輸送状況の実態調査結果（全体版） p.34

・賃金・労働条件報告書

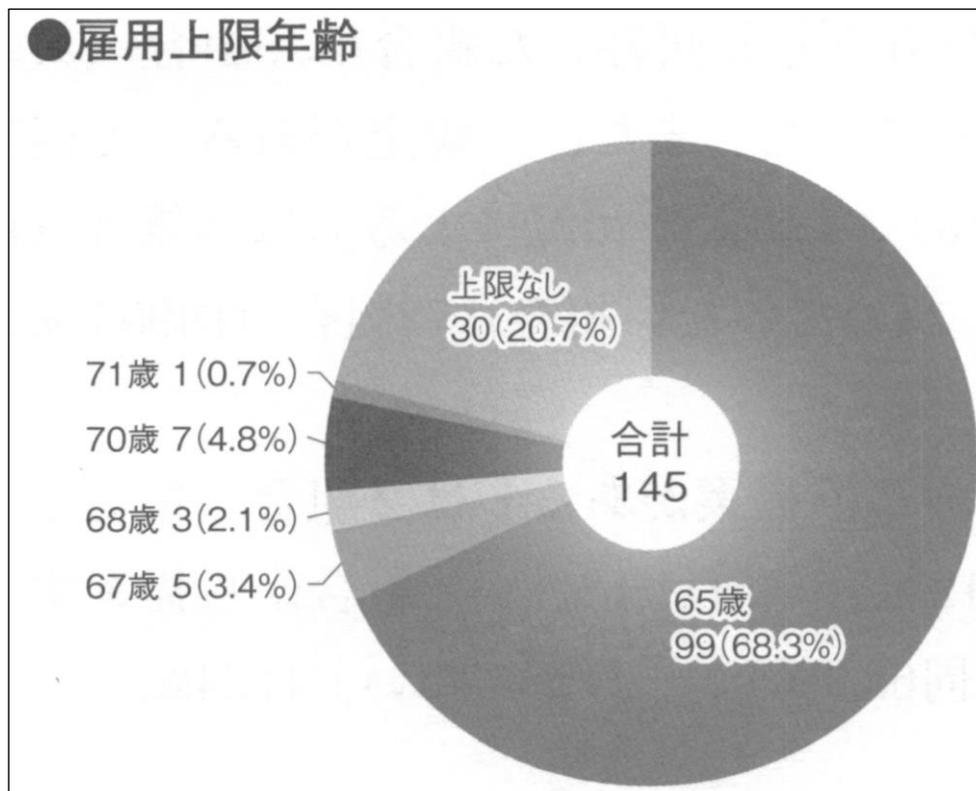
《年齢構成に関して》

[調査結果の様態]

- ・「賃金・労働条件報告書」によると、定年年齢は60歳、雇用上限年齢は65歳である事業者が多い。



出典：賃金・労働条件報告書実態 P.18



出典：賃金・労働条件報告書実態 P.18

➤ 勤務体系等

- ・いずれの調査でも実施されていない。

③ 運行管理体制（人数、課題）

- ・いずれの調査でも実施されていない。

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

- ・ 過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪ 拘束時間に関して ≫

[調査結果の様態]

- ・ 平均的な1か月の拘束時間について改善基準告示で示されている「1か月の拘束時間293時間」を概ね超えている事業者は2.6%である。最も長かった1か月の拘束時間について「1か月の拘束時間293時間」を概ね超えている事業者は7.8%となっている。
- ・ 平均的な1日の拘束時間で16時間を超えている事業者は0.5%である。最も1日の拘束時間が長かった1日の拘束時間について、16時間を超えている事業者は4.5%である。

図表 97 1か月の拘束時間（平成27年12月～平成28年11月の平均的な1か月）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）

下段：割合（%）

	調査数	1 5 0 時間 以下	2 1 0 5 0 0 時間 時間 以超 下	2 2 5 0 0 0 時間 時間 以超 下	3 2 0 5 0 0 時間 時間 以超 下	3 3 5 0 0 0 時間 時間 以超 下	3 5 0 時間 超	無 回 答	平均 (単位 :時間)
全体	4206 100.0	379 9.0	639 15.2	741 17.6	596 14.2	86 2.0	31 0.7	1734 41.2	206.6
トラック運転者	3087 100.0	287 9.3	501 16.2	548 17.8	467 15.1	62 2.0	18 0.6	1204 39.0	205.7
バス運転者	291 100.0	35 12.0	36 12.4	33 11.3	27 9.3	5 1.7	5 1.7	150 51.5	191.3
タクシー運転者	691 100.0	41 5.9	88 12.7	149 21.6	96 13.9	17 2.5	6 0.9	294 42.5	220.0

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者：1か月の拘束時間は原則として293時間が限度。ただし、毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間の拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長可能。

バス運転者：4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は原則として65時間が限度。ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者について、書面による労使協定を締結した場合には、52週間のうち16週間までは、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間を71.5時間まで延長可能。

タクシー運転者（日勤勤務者）：1か月の拘束時間は299時間が限度。（車庫待ち等の運転者に係る特例あり。）

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.89

図表 98 1か月の拘束時間（平成27年12月～平成28年11月の最も拘束時間が長かった1か月）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	1 5 0 時間 以下	2 1 0 5 0 0 時間 以下	2 2 5 0 0 0 時間 以下	3 2 0 5 0 0 時間 以下	3 3 5 0 0 0 時間 以下	3 5 0 時間 超	無 回 答	平均 (単位 :時間)
全体	4206 100.0	238 5.7	178 4.2	404 9.6	526 12.5	236 5.6	52 1.2	2572 61.2	231.6
トラック運転者	3087 100.0	176 5.7	147 4.8	307 9.9	416 13.5	211 6.8	32 1.0	1798 58.2	234.1
バス運転者	291 100.0	32 11.0	14 4.8	25 8.6	36 12.4	5 1.7	15 5.2	164 56.4	215.3
タクシー運転者	691 100.0	23 3.3	12 1.7	71 10.3	69 10.0	18 2.6	2 0.3	496 71.8	229.0

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者：1か月の拘束時間は原則として293時間が限度。ただし、毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間の拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長可能。

バス運転者：4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は原則として65時間が限度。ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者について、書面による労使協定を締結した場合には、52週間のうち16週間までは、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間を71.5時間まで延長可能。

タクシー運転者（日勤勤務者）：1か月の拘束時間は299時間が限度。（車庫待ち等の運転者に係る特例あり。）

図表 101 1日の拘束時間（平成27年12月～平成28年11月の平均的な1日）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）

下段：割合（%）

	調査数	10時間以下	11時間以下	12時間以下	13時間以下	14時間以下	15時間以下	16時間超	無回答	平均 (単位：時間)
全体	4206 100.0	1779 42.3	696 16.5	297 7.1	110 2.6	56 1.3	112 2.7	1156 27.5		10.6
トラック運転者	3087 100.0	1458 47.2	578 18.7	220 7.1	45 1.5	4 0.1	13 0.4	769 24.9		10.1
バス運転者	291 100.0	121 41.6	39 13.4	17 5.8	15 5.2	1 0.3	1 0.3	97 33.3		10.2
タクシー運転者	691 100.0	145 21.0	72 10.4	58 8.4	49 7.1	51 7.4	97 14.0	219 31.7		13.7

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度。ただし、15時間を超える回数は1週間につき2回が限度。

タクシー運転者（日勤勤務者）：1日の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.90

図表 102 1日の拘束時間（平成27年12月～平成28年11月の最も拘束時間が長かった1日）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）

下段：割合（%）

	調査数	10時間以下	11時間以下	12時間以下	13時間以下	14時間以下	15時間以下	16時間超	無回答	平均 (単位：時間)
全体	4206 100.0	334 7.9	378 9.0	471 11.2	553 13.1	84 2.0	178 4.2	2208 52.5		13.9
トラック運転者	3087 100.0	267 8.6	343 11.1	399 12.9	418 13.5	54 1.7	85 2.8	1521 49.3		13.5
バス運転者	291 100.0	23 7.9	10 3.4	22 7.6	78 26.8	16 5.5	15 5.2	127 43.6		14.8
タクシー運転者	691 100.0	31 4.5	20 2.9	45 6.5	47 6.8	12 1.7	77 11.1	459 66.4		15.7

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度。ただし、15時間を超える回数は1週間につき2回が限度。

タクシー運転者（日勤勤務者）：1日の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.91

・トラック輸送状況の実態調査

≪大都市圏・地方都市圏の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・「ドライバーの拘束時間等の状況（地域別）」において、改善基準告示違反となる16時間以上の運行が、地方都市圏(九州 18.9% 四国 15.4%)が高い一方で、大都市圏(関東 8.9% 近畿 9.8%)は低い。

(27,266運行)		全体	北海道	東北	関東	北陸 信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
1運行の 拘束時間	13時間以内	63.4%	70.5%	62.9%	62.4%	66.3%	59.4%	67.6%	64.7%	66.0%	56.2%	94.4%
	13時間超15時間以内	17.6%	19.6%	15.7%	22.8%	13.5%	18.4%	17.5%	15.8%	14.1%	17.7%	4.2%
	15時間超16時間以内	6.0%	5.3%	6.8%	5.9%	5.3%	6.9%	5.1%	6.3%	4.5%	7.2%	0.2%
	16時間超	13.0%	4.6%	14.6%	8.9%	14.9%	15.3%	9.8%	13.1%	15.4%	18.9%	1.2%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	北海道	東北	関東	北陸 信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	5,029名	1.7%	2.1%	0.9%	1.7%	1.6%	1.9%	2.2%	2.1%	0.5%	2.0%	0.0%
休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	4.4%	20.6%	9.9%	22.9%	16.6%	12.7%	15.4%	20.7%	20.8%	1.5%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	9.6%	10.7%	7.4%	9.8%	11.4%	8.6%	11.6%	12.7%	16.0%	0.8%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	5,029名	9.8%	8.4%	12.7%	6.7%	10.4%	6.4%	8.6%	7.5%	11.3%	16.2%	4.5%

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。
 ※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

出典：トラック輸送状況の実態調査結果(全体版) p.19

≪車種別の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・「ドライバーの拘束時間等の状況（車種別）」において、1運行の拘束時間で16時間超となる比率が、大型車種で16.6%、普通車種で3.1%となっている。

(27,266運行)		全体	普通	中型	大型	トレーラ
1運行の 拘束時間	13時間以内	63.4%	79.9%	69.2%	59.2%	62.3%
	13時間超15時間以内	17.6%	14.5%	18.1%	17.5%	20.0%
	15時間超16時間以内	6.0%	2.4%	5.2%	6.8%	6.5%
	16時間超	13.0%	3.1%	7.5%	16.6%	11.3%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	普通	中型	大型	トレーラ
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	5,029名	1.7%	1.4%	2.2%	1.6%	1.8%
休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	4.2%	8.9%	20.2%	13.7%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	4.0%	6.3%	12.9%	11.9%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	5,029名	9.8%	7.9%	6.5%	11.0%	6.2%

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を車種別に集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。
 ※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、調査期間中同一車種に乗務したドライバーについて集計したもの。(「全体」には、車種不明のほか、期間中複数車種に乗務したドライバーを含む)

出典：トラック輸送状況の実態調査結果(全体版) p.13

《品目別の傾向》

[調査結果の様態]

- ・ 「ドライバーの拘束時間等の状況（品目別）」において、改善基準告示違反となる16時間以上の運行が、農水産品（15.7%）、雑工業品（12.7%）で高い。

(27,266運行)		全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
1運行の拘束時間	13時間以内	63.4%	60.8%	66.7%	84.7%	68.4%	77.1%	63.9%	64.5%	82.6%	60.7%
	13時間超15時間以内	17.6%	17.6%	19.2%	9.2%	15.8%	15.0%	18.0%	17.1%	11.8%	19.6%
	15時間超16時間以内	6.0%	5.9%	5.3%	3.4%	5.1%	3.2%	5.6%	5.6%	2.2%	7.8%
	16時間超	13.0%	15.7%	8.8%	2.8%	10.6%	4.7%	12.5%	12.7%	3.4%	11.9%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	18.1%	13.0%	4.5%	13.7%	6.7%	17.7%	17.5%	6.1%	10.6%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	15.3%	6.7%	6.7%	8.6%	8.9%	9.3%	10.2%	2.8%	11.2%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計(「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む)。
 ※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を輸送品類別に集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。
 ※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。
 ※品類区分については、「付属資料」参照のこと。

出典：トラック輸送状況の実態調査結果(全体版) p.17

・改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査

[調査結果の様態]

- ・ 1か月の拘束時間について、改善基準告示に違反する状況が、「時々ある」「しばしばある」が80%である。
- ・ 1日の拘束時間について、改善基準告示に違反する状況が、「時々ある」「しばしばある」が49%である。

○遵守状況

・ 1ヶ月拘束時間 293h超	時々ある：58%	しばしばある：22%
・ 1年間拘束時間3516h超	時々ある：34%	しばしばある：10%
・ 1日の拘束時間 16h超	時々ある：35%	しばしばある：14%
・ 分割休息期間の未遵守	ある：51%	
・ 1日あたりの運転時間9h超	時々ある：66%	しばしばある：17%
・ 1週あたりの運転時間44h超	時々ある：58%	しばしばある：17%
・ 連続運転時間4h超	時々ある：60%	しばしばある：5%

出典：改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査

➤ 休息期間

・乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果

≪休息期間（睡眠時間）に関して≫

[調査結果の様態]

- ・休息期間についての調査は行われていない。
- ・睡眠不足について、「本人が気づいていない睡眠不足は多いと思う」で「非常に該当する」、「やや該当する」が69.6%である。

Q2. 乗務員の睡眠状況や、貴社の管理状況	ほぼ毎日	週に数回	月に数回	年に数回	ほとんど無い
⑥現在、貴社の乗務員・運転手から「睡眠不足」の相談や報告	0.0%	4.3%	8.7%	26.1%	60.9%

⑦ 貴社の乗務員の「睡眠」について、該当するものに○をつけてください。	非常に該当する	やや該当する	どちらとも言えない	あまり該当しない	全く該当しない
当社の乗務員は仕事柄、睡眠不足になりやすい	13.0%	47.8%	8.7%	26.1%	4.3%
乗務員は、睡眠不足を感じていても報告しづらいと思う	8.7%	56.5%	26.1%	8.7%	0.0%
本人が気づいていない睡眠不足は多いと思う	8.7%	60.9%	21.7%	8.7%	0.0%
睡眠状況について、運転に支障があるかを乗務員本人が判断するのは難しいと思う	17.4%	60.9%	13.0%	8.7%	0.0%
乗務員は、睡眠不足への問題意識があまり無いと思う	4.3%	30.4%	34.8%	30.4%	0.0%
慢性的な睡眠不足に悩んでいる乗務員がいる	4.3%	13.0%	34.8%	39.1%	8.7%

出典：乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査

➤ 休憩時間

・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 仮眠時間

・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 手待ち時間（発荷主、着荷主）

- ・トラック輸送状況の実態調査

≪手待ち時間の発生理由≫

[調査結果の様態]

- ・「手待ち時間（合計）の発生状況」において、発荷主・着荷主のいずれにも、平均で1時間程度、最大で13時間程度の手待ち時間が発生している。

平均手待ち時間の長い上位5品目 (延べ発生回数: 17,664回)	荷役 作業 回数	手待 発生 回数	平均 時間	最大 時間	時間指定の有無別 (延べ発生回数: 18,050回)		平均 時間	最大 時間
					時間指定あり	(%)		
原木・材木等の林産品	2,142回	435回	1:33	8:40	時間指定あり	(49.9%)	1:09	13:20
完成自動車・オートバイ	832回	75回	1:26	7:10	午前・午後の指定あり	(16.2%)	1:10	10:40
日用品	3,201回	674回	1:24	8:00	時間指定なし	(33.9%)	1:09	21:00
家電・民生用機械	1,416回	289回	1:23	6:50	手待ち後の荷役の方法別 (延べ発生回数: 17,447回)		平均 時間	最大 時間
壁紙・タイルなど住宅用資材	1,815回	372回	1:22	8:30	手荷役	(24.6%)	1:08	14:50
発着荷主別 (延べ発生回数: 17,769回)					パレット崩し手荷役	(4.3%)	1:06	8:30
					フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	(11.8%)	0:59	6:30
発荷主		(46.0%)	1:13	13:20	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	(32.9%)	1:12	21:00
着荷主		(54.0%)	1:05	13:00	ロールボックス荷役	(4.2%)	0:58	4:50
					その他	(22.2%)	1:10	12:30

※各表とも不明を除き構成比を算出
 ※「荷主都合」による手待ち時間、「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間、「その他の時間調整等」による手待ち時間のいずれかが発生している荷役作業を対象として集計
 ※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

出典：トラック輸送状況の実態調査結果（全体版） p.24

≪大都市圏・地方都市圏の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・「トラック輸送状況の実態調査」の「1運行の拘束時間とその内訳（地域別）」において、手待ち時間平均値の最大は関東の1:04であり、最少は北陸信越の0:34である。大都市圏ほど手待ち時間が長い傾向がみられる。

	平均値											各項目の最大値											
	全体	北海道	東北	関東	北陸 信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	全体	北海道	東北	関東	北陸 信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	
点検・点呼等	0:29	0:27	0:31	0:30	0:32	0:26	0:27	0:31	0:30	0:29	0:38	7:50	6:20	7:20	6:00	5:50	4:50	7:40	7:50	7:30	7:20	6:10	
運転時間	一般道路	(4:29)	(5:33)	(4:25)	(4:53)	(4:43)	(4:10)	(4:28)	(3:52)	(4:13)	(3:46)	(42:20)	(18:00)	(23:30)	(42:20)	(33:20)	(29:30)	(22:20)	(37:00)	(18:30)	(30:20)	(9:50)	
	高速道路	(2:02)	(0:21)	(2:17)	(1:30)	(1:53)	(2:00)	(2:05)	(2:05)	(2:39)	(2:56)	(0:07)	(37:50)	(8:50)	(24:20)	(18:40)	(25:30)	(37:50)	(25:10)	(22:40)	(36:10)	(37:50)	(3:20)
計	6:31	5:53	6:42	6:23	6:19	6:44	6:15	6:33	6:31	7:09	3:53	48:30	18:00	29:00	48:30	39:00	45:30	36:50	39:00	37:40	40:50	9:50	
手待ち時間	①荷主都合	(0:33)	(0:26)	(0:29)	(0:46)	(0:22)	(0:33)	(0:35)	(0:29)	(0:27)	(0:30)	(0:30)	(27:20)	(8:00)	(11:30)	(18:50)	(11:50)	(12:30)	(15:00)	(27:20)	(24:30)	(8:40)	(12:30)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:03)	(0:07)	(0:12)	(0:07)	(0:10)	(0:11)	(0:07)	(0:09)	(0:09)	(0:03)	(22:30)	(2:30)	(10:30)	(16:40)	(22:30)	(8:00)	(14:40)	(7:10)	(7:50)	(9:00)	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:11)	(0:05)	(0:06)	(0:06)	(0:06)	(0:07)	(0:07)	(0:05)	(0:08)	(0:07)	(20:30)	(8:20)	(5:50)	(10:10)	(7:10)	(15:00)	(7:50)	(9:00)	(5:00)	(20:30)	(5:00)
計	0:48	0:39	0:40	1:04	0:34	0:49	0:53	0:44	0:41	0:47	0:39	31:00	9:00	12:40	27:20	22:30	18:10	19:40	31:00	26:50	20:30	12:30	
荷役時間	2:47	3:05	2:25	2:45	2:55	3:03	2:49	2:36	2:42	2:53	2:46	19:20	12:00	15:00	18:40	16:10	17:50	15:40	19:20	15:50	16:10	9:10	
上記及び休憩時間以外の その他付帯作業等	0:13	0:27	0:09	0:13	0:13	0:11	0:15	0:13	0:12	0:11	0:35	15:40	15:40	7:30	8:40	13:50	9:00	8:40	8:30	9:30	9:10	6:30	
休憩時間	1:26	1:02	1:35	1:17	1:32	1:27	1:20	1:23	1:34	1:39	1:07	18:30	8:00	16:50	17:20	17:50	18:30	12:40	18:10	18:10	18:30	6:00	
(不明時間)	0:11	0:08	0:10	0:09	0:11	0:13	0:13	0:14	0:15	0:11	0:16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	12:26	11:41	12:12	12:19	12:16	12:53	12:12	12:13	12:25	13:21	9:53	86:10	33:10	53:50	70:10	66:00	74:00	64:40	86:10	84:20	70:20	18:40	
運行数	27,266	1,089	2,997	5,271	1,961	3,103	3,312	2,743	1,959	4,332	499												
構成比	100.0%	4.0%	11.0%	19.3%	7.2%	11.4%	12.1%	10.1%	7.2%	15.9%	1.8%												

出典：トラック輸送状況の実態調査結果（全体版） p.11

《品目別の傾向》

[調査結果の様態]

- ・ 「トラック輸送状況の実態調査」の「1 運行の拘束時間とその内訳（輸送品類別）」において、手待時間平均値の最大は林製品の 1:00 であり、最少は鉱製品の 0:19 である。

	平均値										各項目の最大値										
	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	
点検・点呼等	0:29	0:28	0:26	0:34	0:29	0:31	0:30	0:31	0:31	0:31	7:50	5:00	5:00	7:50	5:30	4:30	7:40	7:20	5:10	7:20	
運転時間	一般道路	(4:29)	(4:04)	(5:37)	(5:58)	(4:28)	(4:37)	(4:11)	(4:20)	(4:41)	(3:49)	(42:20)	(16:20)	(13:50)	(12:50)	(24:30)	(15:10)	(29:40)	(22:00)	(10:30)	(42:20)
	高速道路	(2:02)	(2:35)	(0:50)	(0:34)	(1:42)	(1:33)	(1:59)	(1:59)	(1:04)	(2:38)	(37:50)	(18:00)	(13:30)	(17:10)	(28:30)	(15:20)	(37:50)	(27:40)	(11:50)	(22:40)
	計	6:31	6:39	6:27	6:32	6:10	6:10	6:10	6:20	5:45	6:26	48:30	22:50	27:20	18:30	34:30	27:20	45:30	33:00	13:30	48:30
手待ち時間	①荷主都合	(0:33)	(0:30)	(0:46)	(0:11)	(0:32)	(0:19)	(0:42)	(0:31)	(0:30)	(0:25)	(27:20)	(8:40)	(8:40)	(6:30)	(12:30)	(12:30)	(27:20)	(12:00)	(7:20)	(8:50)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:04)	(0:08)	(0:03)	(0:12)	(0:10)	(0:07)	(0:14)	(0:04)	(0:06)	(22:30)	(4:00)	(3:40)	(2:00)	(22:30)	(14:40)	(16:40)	(8:00)	(1:00)	(7:20)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:05)	(0:06)	(0:05)	(0:09)	(0:09)	(0:04)	(0:05)	(0:02)	(0:06)	(20:30)	(6:00)	(7:10)	(4:10)	(7:30)	(8:30)	(10:30)	(5:00)	(1:40)	(10:00)
	計	0:48	0:39	1:00	0:19	0:53	0:37	0:54	0:50	0:36	0:37	31:00	8:40	9:40	6:30	22:30	19:40	31:00	12:00	7:20	10:00
荷役時間	2:47	3:02	2:18	2:02	2:35	2:19	2:59	2:43	1:53	3:06	19:20	10:00	9:50	12:00	12:20	11:30	15:50	15:50	6:00	19:20	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:13	0:13	0:09	0:06	0:15	0:13	0:10	0:11	0:25	0:14	15:40	6:20	7:10	3:50	13:50	8:50	8:30	8:20	6:40	9:30	
休憩時間	1:26	1:21	1:14	1:07	1:26	1:15	1:22	1:19	1:16	1:23	18:30	13:50	12:00	6:10	16:30	11:30	18:30	11:00	10:40	14:10	
(不明時間)	0:11	0:10	0:09	0:10	0:12	0:09	0:10	0:10	0:09	0:10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	12:26	12:32	11:44	10:50	12:00	11:14	12:16	12:04	10:35	12:28	86:10	40:50	46:30	29:00	61:00	45:00	86:10	54:00	19:10	70:10	
運行数	27,266	1,434	432	327	3,870	2,017	4,012	1,779	178	3,328											
構成比	100.0%	5.3%	1.6%	1.2%	14.2%	7.4%	14.7%	6.5%	0.7%	12.2%											

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間
 ※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。
 ※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計(「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む)
 ※「全体」の運行数は品目不明分、複数品目輸送分も含むため、品別別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。 ※品類区分については、「付属資料」参照のこと。

出典：トラック輸送状況の実態調査結果（全体版） p.19

➤ 荷役時間（発荷主、着荷主）

- ・ トラック輸送状況の実態調査

《荷役方法別の傾向》

[調査結果の様態]

- ・ 荷役作業は、ロールボックス荷役が7%に対し、手荷役は30%である。
手荷役 9:10 ロールボックス 4:20
- ・ 作業の主体者(フォークリフトに着目)については、15.7%のドライバーが荷役作業を実施している。

荷役時間の発生状況(荷役作業1回あたり)

荷役時間時間の長い上位5品目 (延べ発生回数: 97,306回)	発生回数	平均値	最大値	荷役の方法別 (延べ発生回数: 98,058回)	平均値	最大値
日用品	3,201回	0:56	8:50	手荷役 (30.9%)	0:49	9:10
精密機械・生産用機械・業務用機械	3,409回	0:54	9:40	パレット崩し手荷役 (3.8%)	0:57	7:00
壁紙・タイルなど住宅用資材	1,815回	0:54	10:20	フォークリフト荷役 (ドライバーが作業) (15.7%)	0:47	11:20
宅配便・特積み貨物	6,318回	0:52	9:10	フォークリフト荷役 (荷主側が作業) (22.6%)	0:40	10:50
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	5,717回	0:51	10:40	ロールボックス荷役 (7.1%)	0:34	4:20
発着荷主別 (延べ発生回数: 99,605回)				その他 (19.9%)	0:44	10:00
発荷主 (40.8%)				0:51	11:00	
着荷主 (59.2%)				0:42	11:20	
時間指定の有無別 (延べ発生回数: 100,800回)				運賃に含んで収受している (52.8%)	0:46	11:00
時間指定あり (45.2%)				0:48	10:50	
午前・午後の指定あり (15.6%)				0:45	7:50	
時間指定なし (39.2%)				0:42	11:20	
				運賃とは別に実費収受している (2.8%)	0:45	11:20
				収受していない (36.3%)	0:45	8:00

※各表とも不明を除き構成比を算出
※「発着荷主別」については、「発・着両方」の回答を「着荷主」に含めて集計

出典：トラック輸送状況の実態調査結果(全体版) p.28

➤ 運転時間

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査(自動者運転者)

[調査結果の様態]

- ・平均的な1日の運転時間では、9時間超となるものが4.5%となっている。また、最も運転時間の長かった1日においては、9時間超となるものが15.7%となっている。

図表 103 1日の運転時間(平成27年12月~平成28年11月の平均的な1日)
【正規雇用者・職種別】

上段：回答数(件)
下段：割合(%)

	調査数	5時間以下	下5時間超7時間以下	下7時間超9時間以下	以9時間超11時間	11時間超	無回答	平均 (単位:時間)
全体	4206 100.0	1137 27.0	902 21.4	633 15.0	190 4.5	189 4.5	1155 27.5	6.6
トラック運転者	3087 100.0	960 31.1	753 24.4	493 16.0	105 3.4	33 1.1	743 24.1	6.0
バス運転者	291 100.0	52 17.9	63 21.6	50 17.2	21 7.2	4 1.4	101 34.7	6.6
タクシー運転者	691 100.0	95 13.7	75 10.9	82 11.9	61 8.8	151 21.9	227 32.9	9.7

※全体の調査数には職種(従事している仕事)が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※(参考)「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)

トラック運転者、バス運転者：1日の運転時間は2日(始業時刻から起算して48時間をいう。)平均で9時間が限度。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.91

図表 104 1日の運転時間（平成27年12月～平成28年11月の最も運転時間が長かった1日）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）

下段：割合（％）

	調査数	5時間以下	下5時間超7時間以下	下7時間超9時間以下	以9時間超11時間	11時間超	無回答	平均 (単位：時間)
全体	4206 100.0	227 5.4	408 9.7	503 12.0	328 7.8	395 9.4	2345 55.8	9.0
トラック運転者	3087 100.0	194 6.3	350 11.3	427 13.8	258 8.4	226 7.3	1632 52.9	8.6
バス運転者	291 100.0	13 4.5	23 7.9	34 11.7	32 11.0	56 19.2	133 45.7	9.9
タクシー運転者	691 100.0	19 2.7	31 4.5	38 5.5	33 4.8	108 15.6	462 66.9	11.3

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：1日の運転時間は2日（始業時刻から起算して48時間をいう。）平均で9時間が限度。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.92

➤ 連続運転時間

- ・ 過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

[調査結果の様態]

- ・ 平均的な1日の連続運転時間では、4時間を超えているものが5.6%である。
- ・ 最も連続運転時間の長かった1日の連続運転時間では、4時間を超えているものが9.2%であり、また、平均時間は4.6時間となっている。

図表 105 1日の連続運転時間（平成27年12月～平成28年11月の平均的な1日）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）

下段：割合（%）

	調査数	2時間以下	下2時間超 3時間以下	下3時間超 4時間以下	下4時間超 5時間以下	5時間超	無回答	平均 (単位：時間)
全体	4206 100.0	1507 35.8	571 13.6	666 15.8	74 1.8	216 5.1	1172 27.9	3.2
トラック運転者	3087 100.0	1146 37.1	455 14.7	562 18.2	46 1.5	127 4.1	751 24.3	3.0
バス運転者	291 100.0	90 30.9	55 18.9	42 14.4	1 0.3	11 3.8	92 31.6	3.5
タクシー運転者	691 100.0	237 34.3	55 8.0	59 8.5	24 3.5	73 10.6	243 35.2	3.8

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：連続運転時間は4時間が限度。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.93

図表 106 1日の連続運転時間（平成27年12月～平成28年11月の最も連続運転時間が長かった1日）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）

下段：割合（%）

	調査数	2時間以下	2時間超 3時間以下	3時間超 4時間以下	4時間超 5時間以下	5時間超	無回答	平均 (単位：時間)
全体	4206 100.0	296 7.0	274 6.5	499 11.9	129 3.1	266 6.3	2742 65.2	4.8
トラック運転者	3087 100.0	216 7.0	200 6.5	405 13.1	105 3.4	179 5.8	1982 64.2	4.6
バス運転者	291 100.0	17 5.8	25 8.6	62 21.3	8 2.7	20 6.9	159 54.6	5.1
タクシー運転者	691 100.0	61 8.8	47 6.8	27 3.9	16 2.3	63 9.1	477 69.0	5.6

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：連続運転時間は4時間が限度。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.94

・トラック輸送状況の実態調査

≪大都市圏・地方都市圏の連続運転時間の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・「ドライバーの拘束時間等の状況（地域別）」において、「連続運転時間4時間超の運行」の発生割合は、九州にて16.0%で最大となり、沖縄で0.8%と最少となる。

(27,266運行)		全体	北海道	東北	関東	北陸 信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	
1運行の 拘束時間	13時間以内	63.4%	70.5%	62.9%	62.4%	66.3%	59.4%	67.6%	64.7%	66.0%	56.2%	94.4%	
	13時間超15時間以内	17.6%	19.6%	15.7%	22.8%	13.5%	18.4%	17.5%	15.8%	14.1%	17.7%	4.2%	
	15時間超16時間以内	6.0%	5.3%	6.8%	5.9%	5.3%	6.9%	5.1%	6.3%	4.5%	7.2%	0.2%	
	16時間超	13.0%	4.6%	14.6%	8.9%	14.9%	15.3%	9.8%	13.1%	15.4%	18.9%	1.2%	
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	サンプル数	全体	北海道	東北	関東	北陸 信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	
	拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	5,029名	1.7%	2.1%	0.9%	1.7%	1.6%	1.9%	2.2%	2.1%	0.5%	2.0%	0.0%
	休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	4.4%	20.6%	9.9%	22.9%	16.6%	12.7%	15.4%	20.7%	20.8%	1.5%
	連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	9.6%	10.7%	7.4%	9.8%	11.4%	8.6%	11.6%	12.7%	16.0%	0.8%
	7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	5,029名	9.8%	8.4%	12.7%	6.7%	10.4%	6.4%	8.6%	7.5%	11.3%	16.2%	4.5%

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。
※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

出典：トラック輸送状況の実態調査結果(全体版) p.19

≪品目別の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・「ドライバーの拘束時間等の状況（品目別）」において、「連続運転時間4時間超の運行」の発生割合は、農水産品にて15.3%で最大となり、排出物で2.8%と最少となる。

(27,266運行)		全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械 工業品	化学 工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	
1運行の 拘束時間	13時間以内	63.4%	60.8%	66.7%	84.7%	68.4%	77.1%	63.9%	64.5%	82.6%	60.7%	
	13時間超15時間以内	17.6%	17.6%	19.2%	9.2%	15.8%	15.0%	18.0%	17.1%	11.8%	19.6%	
	15時間超16時間以内	6.0%	5.9%	5.3%	3.4%	5.1%	3.2%	5.6%	5.6%	2.2%	7.8%	
	16時間超	13.0%	15.7%	8.8%	2.8%	10.6%	4.7%	12.5%	12.7%	3.4%	11.9%	
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	サンプル数	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械 工業品	化学 工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	
	拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	18.1%	13.0%	4.5%	13.7%	6.7%	17.7%	17.5%	6.1%	10.6%
	連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	15.3%	6.7%	6.7%	8.6%	8.9%	9.3%	10.2%	2.8%	11.2%
	7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計(「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む)。
※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を輸送品類別に集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。
※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、ドライバー単位の集計項目であるため、集計対象外とする。
※品類区分については、「付属資料」参照のこと。

出典：トラック輸送状況の実態調査結果(全体版) p.17

《車種と連続運転時間に関して》

[調査結果の様態]

- ・ 車種が大型化するほど、連続運転時間は4時間超えの運行が長くなる傾向にある。

ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)						
(27,266運行)		全体	普通	中型	大型	トレーラ
1運行の拘束時間	13時間以内	63.4%	79.9%	69.2%	59.2%	62.3%
	13時間超15時間以内	17.6%	14.5%	18.1%	17.5%	20.0%
	15時間超16時間以内	6.0%	2.4%	5.2%	6.8%	6.5%
	16時間超	13.0%	3.1%	7.5%	16.6%	11.3%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	普通	中型	大型	トレーラ
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	5,029名	1.7%	1.4%	2.2%	1.6%	1.8%
休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	4.2%	8.9%	20.2%	13.7%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	4.0%	6.3%	12.9%	11.9%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	5,029名	9.8%	7.9%	6.5%	11.0%	6.2%

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を車種別に集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。
 ※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、調査期間中同一車種に乗務したドライバーについて集計したもの。(「全体」には、車種不明のほか、期間中複数車種に乗務したドライバーを含む)

出典：トラック輸送状況の実態調査結果(全体版) p.13

➤ 洗車時間

- ・ いずれの調査でも実施されていない。

➤ ミーティング時間

- ・ いずれの調査でも実施されていない。

- ・トラック輸送状況の実態調査
 ≪大都市圏・地方都市圏の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・改善基準告示違反である休息期間8時間未満となる運行の発生割合は、北陸信越にて22.9%で最大。

ドライバーの拘束時間等の状況(地域別)													
(27,266運行)		全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	
1運行の拘束時間	13時間以内	63.4%	70.5%	62.9%	62.4%	66.3%	59.4%	67.6%	64.7%	66.0%	56.2%	94.4%	
	13時間超15時間以内	17.6%	19.6%	15.7%	22.8%	13.5%	18.4%	17.5%	15.8%	14.1%	17.7%	4.2%	
	15時間超16時間以内	6.0%	5.3%	6.8%	5.9%	5.3%	6.9%	5.1%	6.3%	4.5%	7.2%	0.2%	
	16時間超	13.0%	4.6%	14.6%	8.9%	14.9%	15.3%	9.8%	13.1%	15.4%	18.9%	1.2%	
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	サンプル数	全体	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	
	拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	5,029名	1.7%	2.1%	0.9%	1.7%	1.6%	1.9%	2.2%	2.1%	0.5%	2.0%	0.0%
	休息期間8時間未満	22,237期間	15.8%	4.4%	20.6%	9.9%	22.9%	16.6%	12.7%	15.4%	20.7%	20.8%	1.5%
	連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	9.6%	10.7%	7.4%	9.8%	11.4%	8.6%	11.6%	12.7%	16.0%	0.8%
	7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	5,029名	9.8%	8.4%	12.7%	6.7%	10.4%	6.4%	8.6%	7.5%	11.3%	16.2%	4.5%

※「休息期間8時間未満」は、各運行後の休息期間を集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。
 ※地域区分については、「付属資料」参照のこと。

出典：トラック輸送状況の実態調査結果(全体版) p.19

≪分割休息の特例に関して≫

- ・分割休息を取得した場合のドライバーの疲労回復について、関連の分かる調査は実施されていない。

【勤務シフトにかかる実態】

➤ 勤務時間帯(始業・終業)

- ・いずれの調査でも実施されていない。

▶ その他

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪36協定の締結状況について≫

[調査結果の様態]

- ・「時間外労働協定で締結している延長時間（1年間）≪業種別≫」において、トラック事業者では時間外労働1000時間超となる協定を35.5%の事業所にて締結している。

図表 32 時間外労働協定で締結している延長時間（1年間）【業種別】

	合計	上段：回答数（件）							平均 (単位：時間)
		下段：割合（%）							
		1 時 間 以 下	2 時 間 以 超 下	3 時 間 以 超 下	7 時 間 以 超 下	1 時 間 以 超 下	1 時 間 超	無 回 答	
全体	639 100.0	6 0.9	8 1.3	93 14.6	108 16.9	94 14.7	195 30.5	135 21.1	847.0
バス	38 100.0	0 0.0	1 2.6	5 13.2	10 26.3	3 7.9	5 13.2	14 36.8	617.6
タクシー	98 100.0	2 2.0	1 1.0	14 14.3	30 30.6	16 16.3	13 13.3	22 22.4	671.9
トラック	479 100.0	4 0.8	6 1.3	70 14.6	64 13.4	71 14.8	170 35.5	94 19.6	886.4

※時間外労働協定について「締結している」と回答した企業（調査数 n=639）について集計。

※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.45

- ・トラック輸送状況の実態調査

≪長時間労働の実態について≫

[調査結果の様態]

- ・長時間労働の実態について自由回答での設問である。長時間労働の要因として「荷主との関係」を指摘しており、改善に向けては多くの事業者が「荷主の協力」を挙げている。

問 10. 長時間労働の実態や問題点、意向・意見など自由回答（主なもの）

【荷主の理解、協力について】

- ・輸送者が改善に取り組む状況ですが荷主の協力は必要不可欠であると考えます。アイデアとして、荷主の出荷担当者に運行管理者資格を義務付け、規制の対象とすることで意識向上を促し、大幅な改善が見込まれると考えます。（北海道）
- ・運送業界ばかりではなく荷主、ひいては消費者にまで広く周知しないと状況は変わらないと思います。（北陸信越）

【荷主へのルール化について】

- ・発注者や荷主様へ自分達が依頼したトラックの労働時間に対して何かしらのリスクが発生するようなくみ作りが必要ではないかと思ひます。独禁法で物流業の商取引について記載されていますが、それをもっと強化し、荷主側にも順守すべき事項として法改正があれば良いと思ひます。（関東）
- ・荷主に対して拘束時間に対しての運賃支払いの義務化を促かし、輸送会社が違反を隠している場合においても責任を取らなければならないような社会作りが必要だと思ひます。賞金が時給で考えられるように運賃も時間で考える事が近年希薄になっているのではないのでしょうか。（関東）

【適正運賃の収受について】

- ・荷主、荷受人からの要望が多岐にわたり、それによりドライバーの労働時間が長くなっているが、それに見合う料金を頂けない現状ドライバー雇用条件が向上しない。労働時間短縮よりも労働に見合う対価を得られるように努力する必要がある。（北陸信越）
- ・着荷主への付帯作業減少の要請は難しく、また、工場等への時間指定を厳守しているにもかかわらず出荷の遅れで手待ち時間が数時間に及ぶこともある。運送会社としては荷主を失う恐れがあり、なかなか、改善要請ができないのが現状である。乗務員の今の給与水準を守れるような適正運賃の収受が必要不可欠であり、ある程度の水準を定め、必要以上に安価な運賃で仕事を引き受ける業者には国からの指導で、改善を求める必要もあるのでは。（四国）

【高速道路料金の見直しについて】

- ・現行の所定労働時間内では、業務終了に至らず、時間超過による残業手当等に対応できる運賃とはなっており、労働時間と運賃との矛盾に苦慮しています。高速道路の運送事業者向け料金見直しが長労働時間の短縮につながると確信しています。（中国）
- ・労働時間の短縮や物流の円滑には、緑ナンバーの高速料金の値下げ・割り引きが急務である。（九州）

【手待ち時間に削減について】

- ・積込先での手待ち及び順番待ちに掛かる長時間の待機や、荷卸し先での順番制度により、早めの到着を余儀なくされ長時間の待機が慢性化している為に、自社努力だけでは時間短縮が困難になってきている。（近畿）
- ・海コン輸送の場合、ドライバーに長時間労働を強いる要因として深刻なのは東京湾の各コンテナミナルへコンテナ搬入を行う際のゲート待ち待機時間です。ゲートの営業時間も硬直的で、この仕事は若年者に全く見向きもされない。コンテナミナルのゲート並び待機時間の解消が前提となります。（関東）

【荷役作業の改善について】

- ・ケースのバラ積みにより労働時間の長時間化、肉体的疲労により安全運転のリスク増加、労働者不足をまねいている。（四国）

出典：トラック輸送状況の実態調査結果（全体版） p.42

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応の『具体的な回答・その他の回答』（主なもの）

(1) 荷主側で必要と思われること

『商慣習の見直し』の代表的な具体的な回答内容

- ・サービス依存、運送費と荷役と付帯作業等(労働区分)が理解されない。それぞれ有償とすべき。最低賃金ばかり上がり、大変苦しい。（中国）
- ・待機時間により発生する割増料の認識。（近畿）
- ・何もかもが、朝 8:00 着に設定。午前着で良いところもある。（近畿）
- ・荷主の都合で待たせる場合でも“運転手は待つのがあたりまえ”という考え方は誤っていると思う。製造工場などは、従業員を時間で管理しているのに乗務員の大切な時間は、それは別なのだろうか。運賃に上乗せして手待ち賃を支払うようにしてほしい。（中部）
- ・荷主側の製造資材コストが上昇したとのことで、物流コスト(燃料高、高速料金、車両コスト、人材費)も同様に増加があるにもかかわらず、物流の改善は行わず、短絡的に物流コストを下げる風潮がある。（近畿）
- ・仕事の請け負っている以上、発時間が遅れても、着時間、厳守を要求される。（中国）
- ・多品種、小口化により手作業が主流。パレット輸送に移行して頂きたい。（九州）

『その他』の代表的な具体的な回答内容

- ・運賃の値上げをお願いしたい。運賃及び作業時間に対する対価が低過ぎる。（中国）
- ・徹底した在庫管理と適応量の発注・年間を通した生産量の綿密な計画。車が積み場に到着しても積荷の同意ができておらず現場で待たされるケースが多い。（北海道）
- ・積卸作業者の増員を回り、時間短縮につなげて欲しい。（九州）
- ・リフトマン(荷主)の教育。(リフトマンの作業が遅い会社での積込・荷卸で、車輛が集中する)。リフト操作が不慣れで、その後、移動して積込に行くといとどんどん遅くなる。（四国）
- ・現在トレーラーによる路上荷扱いが厳しく取締られる。よって降し場にトレーラーが入れない所は、遠くの広い場所にトレーラーを止め、長い距離を商品車を自走させ降し場へ搬入をしている。中継場所を確保し、中継を踏まえた料金を設定改善をお願いしたい。（中部）
- ・様々な要因はあるが、出荷先の時間割振、作業員を作業スペースの拡充とスムーズな誘導等、ディレクターが必要。（四国）

(2) トラック業界全体として必要と思われること

『その他』の代表的な具体的な回答内容

- ・運賃の収受を距離だけでなく、時間も踏まえて決定する。（近畿）
- ・ドライバー賞金の適正化、運行管理規程の厳守をPRする。元請運送会社が全体の運用を考えて柔軟に対応する。（関東）
- ・休息、休憩時間に伴う着時間などの荷主の理解。（北陸信越）
- ・作業料金の収受の義務化(あくまでトラック業者は車上渡しを原則として荷降しをトラック業者に依頼する時は、別料金を支払わなければならないとする)。（関東）
- ・車上渡しを基本とし、ドライバーの負担軽減の推進。（東北）
- ・パレット規格の統一・適正料金の収受。（四国）
- ・世間に運送会社がライフラインの一端と担っている事のPR。（九州）
- ・荷主側に現在のトラック業界の置かれている立場を理解してもらうこと。（中部）
- ・中小企業が多いため、ルールをしっかり守るといふモラルが必要。（近畿）
- ・業界全体が足並みを揃えて毅然とした対応を取ること。（東北）

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

『その他』の代表的な具体的な回答内容

- ・悪質な荷主に対する公表等の具体化、利用運送事業者への処分。（北陸信越）
- ・法律によって荷主にも責任が発生するようにならないと法令遵守は難しいと思う。（関東）
- ・労基は運送会社に責任を求めるが、荷主の対応も調査してほしい。（関東）
- ・運賃制度の見直し(H26の貨切バス運賃のように)。（中部）
- ・最低運賃を決め、違反荷主を公表する。（中国）
- ・営業トラックでの配達時における駐車禁止の取締りの緩和。（関東）
- ・高速料金の見直し。（中部）
- ・1100X1100のパレットに統一。（東北）
- ・荷主のお客さん(納品先)に対するPR。（中部）
- ・軽油引取税・自動車取得税・自動車重量税等の廃止や軽減。運送業に対する有料道路の料金引き下げを行い利用しやすくする。（関東）

出典：トラック輸送状況の実態調査結果（全体版） p.41

- ・改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査

《改善基準告示を順守できない理由》

[調査結果の様態]

- ・荷待ち、荷下ろしの時間など、運送事業者、運転者以外の外部要因を上位に挙げている。

○遵守できない要因

・荷待ち時間が発生する	70%	
・積み込み荷卸しが長時間	50%	
・納品の時間指定等の条件	45%	
・効率的な運行計画が作れない	31%	
・ドライバーが指示通り運行しない	25%	など

出典：改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査

⑤その他

➤ 改善基準告示を変更した場合の懸念事項

- ・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 緊急輸送等の業務の有無（改善基準告示の適用除外業務）

- ・いずれの調査でも実施されていない。

調査項目（自動車運転者向け）

①回答者の情報

➤ 年齢

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪年齢構成に関して≫

[調査結果の様態]

- ・平均年齢は、46.4歳である。
- ・50歳代以上である運転者が37.7パーセントを占めている。

図表 89 年齢【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）						平均 (単位：歳)
		20歳代以下	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代以上	無回答	
全体	4206 100.0	182 4.3	608 14.5	1469 34.9	1276 30.3	644 15.3	27 0.6	48.4
トラック運転者	3087 100.0	158 5.1	537 17.4	1212 39.3	876 28.4	287 9.3	17 0.6	46.4
バス運転者	291 100.0	2 0.7	29 10.0	117 40.2	109 37.5	31 10.7	3 1.0	49.4
タクシー運転者	691 100.0	10 1.4	23 3.3	102 14.8	252 36.5	300 43.4	4 0.6	56.8

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.82

➤ 性別

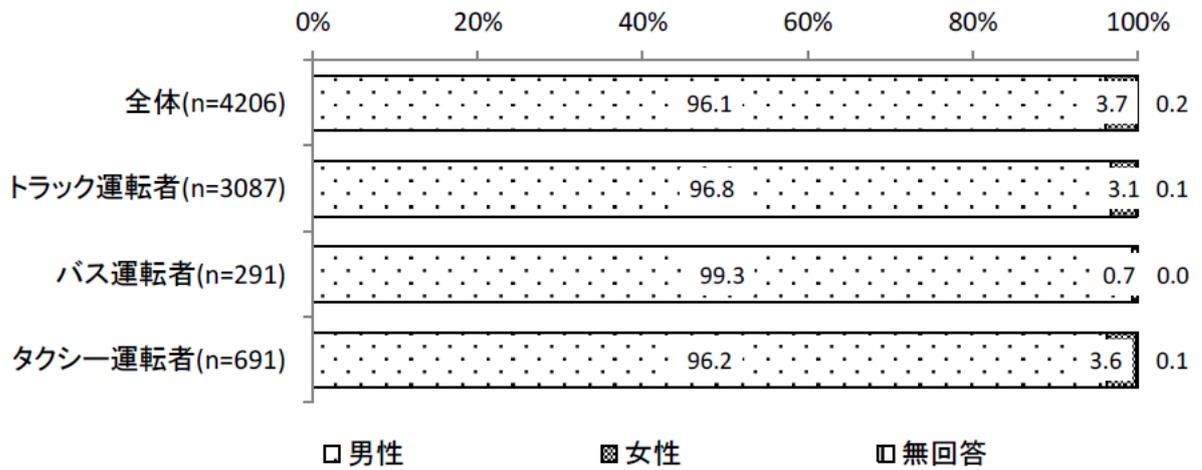
- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪性別の構成に関して≫

[調査結果の様態]

- ・運転者の比率で、男性が9割以上を占めている。

図表 88 性別【正規雇用者・職種別】



※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.82

・トラック輸送状況の実態調査

《性別の構成に関して》

[調査結果の様態]

- ・ 「過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）」の調査と同様に男性が9割を超えている。

回答ドライバーの性別・年齢別の構成比

	男性(4,956名)	女性(62名)	全体(5,029名)
29歳以下	3.3%	11.3%	3.4%
30歳～39歳	17.7%	16.1%	17.6%
40歳～49歳	39.3%	61.3%	39.6%
50歳～59歳	30.2%	11.3%	30.0%
60歳以上	8.7%	0.0%	8.6%
不明	0.7%	0.0%	0.9%
全体	100.0%	100.0%	100.0%

出典：トラック輸送状況の実態調査 p.3

➤ 勤続年数

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪勤続年数、経験年数に関して≫

[調査結果の様態]

- ・勤続（勤務）年数及び（通算）経験年数の調査が行われており、勤続年数の平均 10.4 年に対して、通算経験年数の平均が 17.2 年である。
- ・平均年齢（P.56 年齢）は、47.7 歳である。

図表 90 現在の勤務先（法人）での勤務年数【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）						平均 (単位：年)
		5年未満	5年以上 10年未満	10年以上 15年未満	15年以上 20年未満	20年以上	無回答	
全体	4206 100.0	1399 33.3	889 21.1	691 16.4	422 10.0	688 16.4	117 2.8	10.5
トラック運転者	3087 100.0	1046 33.9	634 20.5	507 16.4	329 10.7	497 16.1	74 2.4	10.4
バス運転者	291 100.0	75 25.8	62 21.3	51 17.5	24 8.2	77 26.5	2 0.7	12.3
タクシー運転者	691 100.0	230 33.3	177 25.6	120 17.4	56 8.1	90 13.0	18 2.6	10.1

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.83

図表 91 自動車運転従事者（ドライバー）としての通算経験年数【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）						平均 (単位：年)
		5年未満	5年以上 10年未満	10年以上 15年未満	15年以上 20年未満	20年以上	無回答	
全体	4206 100.0	518 12.3	533 12.7	637 15.1	546 13.0	1680 39.9	292 6.9	17.7
トラック運転者	3087 100.0	392 12.7	385 12.5	478 15.5	427 13.8	1246 40.4	159 5.2	17.2
バス運転者	291 100.0	16 5.5	31 10.7	36 12.4	40 13.7	151 51.9	17 5.8	20.8
タクシー運転者	691 100.0	103 14.9	109 15.8	118 17.1	72 10.4	258 37.3	31 4.5	18.2

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.84

・2018年度版トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態

[調査結果の様態]

- ・平均年齢は40歳代、勤続年数は12年程度となっている。

第5表 職種別平均賃金・年齢・勤続年数

業種	項目		賃金	賃金+賞与	平均年齢	勤続年数
	職種		1カ月平均 (円)	1カ月平均 (円)	(歳)	(年、カ月)
特積	男性運転者平均		342,200	386,600	45.6	14.04
	けん引運転者		369,400	408,800	46.0	18.08
	大型運転者		401,300	447,600	47.3	15.09
	中型運転者		309,500	354,800	44.5	13.10
	準中型運転者		289,200	323,600	42.8	9.06
	普通運転者		278,100	308,200	46.8	9.09
	男性事務員		339,500	391,200	43.6	16.01
	男性荷扱手		263,300	303,700	48.4	16.00
	男性整備・技能員		241,900	280,600	41.5	16.02
	女性運転者平均		255,200	289,300	37.2	6.07
	けん引運転者		—	—	—	—
	大型運転者		316,000	339,300	45.0	4.01
	中型運転者		252,100	284,700	41.6	7.08
	準中型運転者		250,200	288,400	25.2	4.00
	普通運転者		263,700	295,000	33.7	7.07
	女性事務員		224,200	267,700	40.4	14.04
	女性荷扱手		219,000	253,200	40.7	7.04
女性整備・技能員		—	—	—	—	
全職種平均		328,400	373,700	45.0	14.10	
一般	男性運転者平均		338,500	369,700	47.8	12.01
	けん引運転者		391,500	431,700	47.7	13.03
	大型運転者		355,100	387,600	48.2	12.11
	中型運転者		297,100	324,300	47.0	10.05
	準中型運転者		294,400	316,700	48.1	10.08
	普通運転者		294,400	319,800	47.5	9.09
	男性事務員		373,000	438,600	45.8	14.07
	男性荷扱手		297,800	346,800	44.4	11.01
	男性整備・技能員		326,400	386,200	45.7	15.03
	女性運転者平均		294,700	319,800	43.9	7.11
	けん引運転者		344,500	366,300	42.3	9.01
	大型運転者		316,200	345,400	44.6	7.02
	中型運転者		279,000	305,300	45.4	8.08
	準中型運転者		281,500	295,000	44.0	9.03
	普通運転者		263,100	285,100	43.2	7.06
	女性事務員		239,500	285,200	42.8	10.11
	女性荷扱手		224,300	260,700	44.6	7.01
女性整備・技能員		260,300	318,600	43.7	8.11	
全職種平均		328,900	369,200	46.4	12.02	
合計	男性運転者平均		339,500	374,500	47.2	12.09
	けん引運転者		389,900	430,000	47.6	13.08
	大型運転者		365,800	401,500	48.0	13.07
	中型運転者		303,000	338,800	45.8	12.02
	準中型運転者		293,500	318,000	47.2	10.06
	普通運転者		290,900	317,300	47.3	9.09
	男性事務員		362,700	424,000	45.1	15.01
	男性荷扱手		293,000	340,800	44.9	11.11
	男性整備・技能員		313,400	369,900	45.1	15.05
	女性運転者平均		289,300	315,700	43.2	7.08
	けん引運転者		344,500	366,300	41.5	9.01
	大型運転者		316,200	345,300	44.6	7.02
	中型運転者		273,400	301,000	44.4	8.05
	準中型運転者		271,100	292,800	41.8	7.09
	普通運転者		263,200	286,400	42.4	7.06
	女性事務員		236,000	281,200	42.1	11.08
	女性荷扱手		224,300	260,600	44.5	7.01
女性整備・技能員		260,300	318,600	43.7	8.11	
全職種平均		328,700	370,300	46.1	12.11	

出典：2018年度版トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態（概要版）

➤ 雇用形態

- ・ 過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪雇用形態の定義に関して≫

[調査結果の様態]

- ・ 本調査においては、雇用形態を「正社員」、「短時間正社員」、「パートタイマー（短時間）」、「パートタイマー（その他）」、「アルバイト」、「派遣社員」、「契約社員」、「嘱託社員」、「その他」の区分にて調査が行われている。

≪雇用形態の構成に関して≫

[調査結果の様態]

- ・ 正社員の比率が 94.2%であり、他業種と比較して正社員の比率が高い傾向にある。

図表 87 雇用形態【職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	正社員	短時間正社員	パートタイマー（短時間）	パートタイマー（その他）	アルバイト	派遣社員	契約社員	嘱託社員	その他	無回答
全体	4678	4172	34	35	43	90	4	147	145	8	0
	100.0	89.2	0.7	0.7	0.9	1.9	0.1	3.1	3.1	0.2	0.0
トラック運転者	3266	3078	9	5	16	34	4	86	32	2	0
	100.0	94.2	0.3	0.2	0.5	1.0	0.1	2.6	1.0	0.1	0.0
バス運転者	335	285	6	2	4	9	0	13	15	1	0
	100.0	85.1	1.8	0.6	1.2	2.7	0.0	3.9	4.5	0.3	0.0
タクシー運転者	917	677	14	22	18	41	0	43	97	5	0
	100.0	73.8	1.5	2.4	2.0	4.5	0.0	4.7	10.6	0.5	0.0

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。
※短時間正社員とは、無期労働契約を結んでいる者であって、フルタイムの正社員よりも1日の所定労働時間が短い、1週間の所定労働日数が少ない者を指す。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.81

➤ 勤務体系

- ・ いずれの調査でも実施されていない。

➤ 勤務時間帯等

- ・ いずれの調査でも実施されていない。

②自動車運転者の生の声

➤ 休息期間

- ・ いずれの調査でも実施されていない。

➤ 疲労蓄積状況等

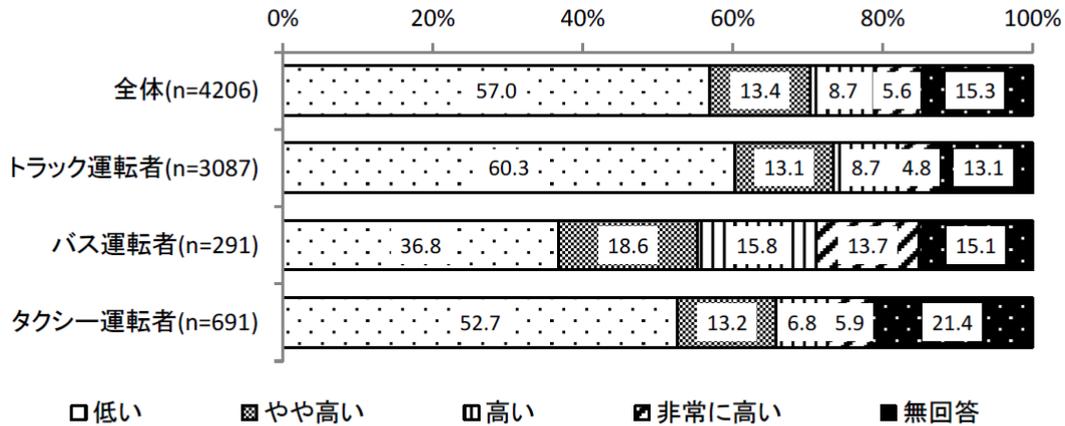
・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

◀疲労蓄積度の結果について▶

[調査結果の様態]

- ・疲労蓄積度については、「労働者の疲労蓄積度自己診断チェックリスト」を使用している。
- ・他業種と比べ、疲労蓄積度「低い」が最も多く、60.3%である。

図表 166 疲労蓄積度（仕事による負担度）【正規雇用者・職種別】



※疲労蓄積度（仕事による負担度）は、「直近1か月（平成28年11月）の労働状況」（図表120～124）、「直近1か月（平成28年11月の仕事についての負担）」（図表136、137）、「直近1か月（平成28年11月）の自覚症状」（図表162）を基に算出。具体的な算出方法は「労働者の疲労蓄積度自己診断チェックリスト」による。（参考URL：<http://www.mhlw.go.jp/topics/2004/06/dl/tp0630-1a.pdf>）

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.137

➤ 改善基準告示の認識度

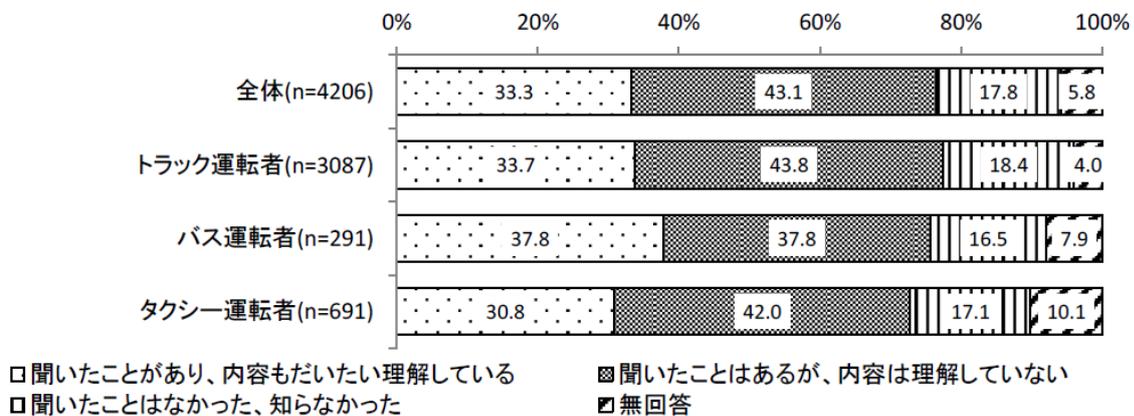
・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

◀改善基準告示の認知度について▶

[調査結果の様態]

- ・「聞いたことはあるが、内容は理解していない」が最も多く、43.8%である。

図表 176 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の認知度【正規雇用者・職種別】



※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.142

- ・改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査

《改善基準告示の認知度について》

[調査結果の様態]

- ・「知らない」が最も多く、68%である。

(ドライバーアンケート) N = 825

- ・労働基準法改正の認知度 (時間外労働 960h / 年 上限)
知っている : 30% 知らない : 68%
- ・収入を増やすため改善基準告示を超えて長時間働きたいか。
働きたい : 65% 働きたくない : 32%
- ・今の運行体制は輸送の安全を保てる体制か。
安全を保てる : 83% 安全を保てない : 14%

出典：改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査

③改善基準告示を変更した場合の懸念事項

- ・いずれの調査でも実施されていない。

バス関係

調査項目（バス事業者向け）

①事業所情報

➤ 所在エリア

- ・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 労働組合の有無

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪労働組合有無の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・トラック、バス、タクシー事業者を合算してではあるが「労働組合はない」と回答した事業者が85%に上る。なお、バス事業者に限定した傾向については集計されていない。

問1-7 労働組合の有無

	n	%
従業員の過半数で組織する労働組合（過半数組合）がある	73	9.6
過半数組合ではないが組合がある	22	2.9
労働組合はない	646	85.0
その他	5	0.7
無回答	14	1.8
調査数	760	100.0

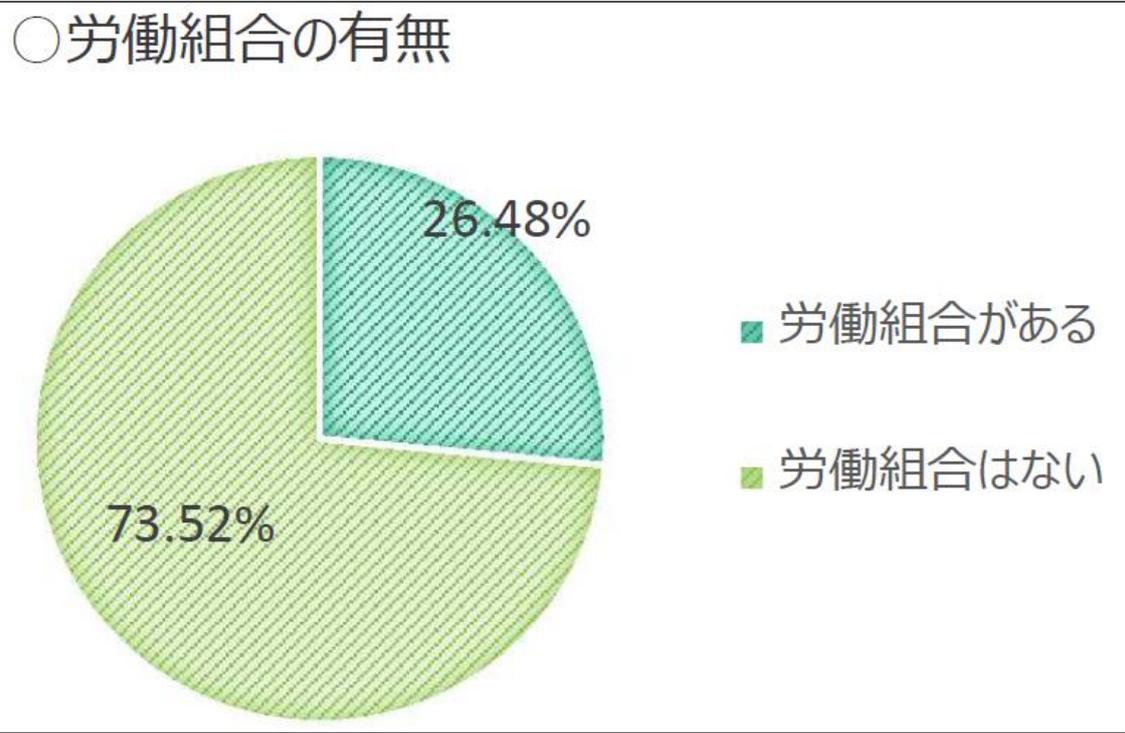
出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 <参考資料-80>

- ・バス運転者の労働時間等についてのアンケート

≪労働組合の有無の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・"事業者向け"、"運転者向け"それぞれにアンケートを取っている。事業所に対しては労働組合の有無を聞いており、73.5%の事業所にて「労働組合はない」との回答であった。



出典：バス運転者の労働時間等についてのアンケート結果 p.8

➤ 保有車両台数

・2018年度版（平成30年度）日本のバス事業

《車両台数の傾向に関して》

[調査結果の様態]

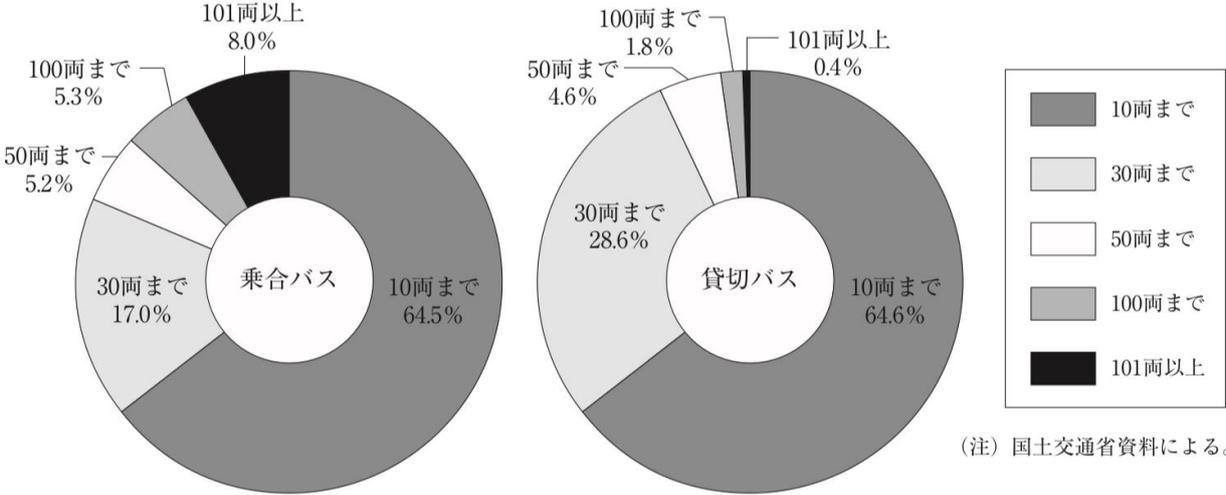
・乗合、貸切バスともに車両台数10両以下の事業者が最も多く6割を占めている。

(表4-3) 車両数規模別事業者数

(29年3月末現在)

業種	規模	10両まで	30両まで	50両まで	100両まで	101両以上	合計
乗合バス	10両まで	1,462	385	118	121	181	2,267
	30両まで						
貸切バス	10両まで	2,921	1,294	210	80	19	4,524
	30両まで						

(図9) 車両数規模別事業者数の構成比率



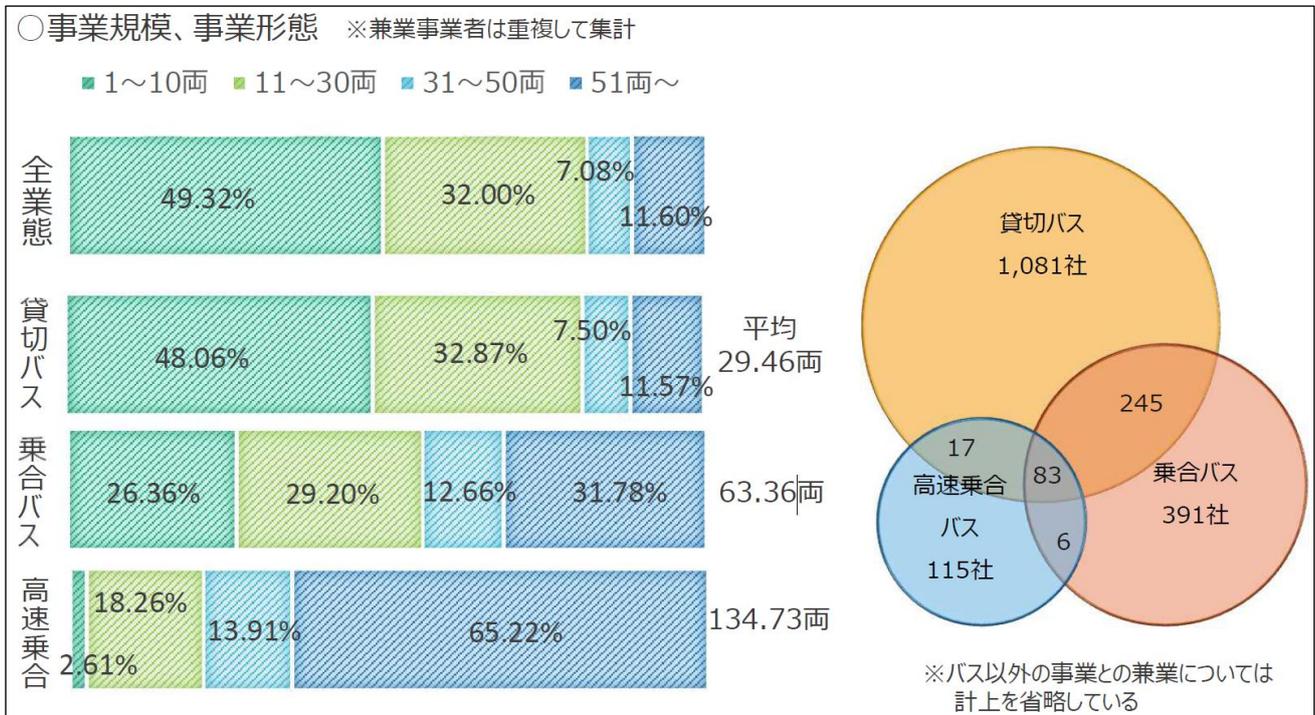
出典：2018年度版（平成30年度）日本のバス事業調査概要 p.7

・バス運転者の労働時間等についてのアンケート

《車両台数の傾向に関して》

[調査結果の様態]

- ・乗合バスにあっては車両台数 11~30 両の事業者が最も多く、29.2%を占めている。貸切バスにあっては、車両台数 10 両以下の事業者が最も多く 48%を占めている。



出典：バス運転者の労働時間等についてのアンケート結果 p.6

➤ IT 装備

・2018 年度版（平成 30 年度）日本のバス事業

《デジタルタコグラフ装着の傾向》

[調査結果の様態]

- ・ H30 年 3 月末時点でのデジタルタコグラフの装着率（全国の調査回答車両数に対する比）は約 65%である。

(1) デジタルタコグラフ・ドライブレコーダー

《調査対象：平成30年3月末現在事業者保有車両数》

項目	調査回答車両数					デジタルタコグラフ装着バス					ドライブレコーダー装着バス				
	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計	一般乗合	高速乗合 (空港連絡便含)	貸切	特定	計
北海道	2,940	607	2,234	8	5,789	1,945	508	1,150	0	3,603	1,968	354	1,878	8	4,208
青森	733	66	699	8	1,506	54	45	326	0	425	514	62	557	6	1,139
岩手	624	113	573	14	1,324	149	67	248	0	464	621	113	453	0	1,187
宮城	994	143	704	18	1,859	930	160	419	20	1,529	961	160	599	96	1,816
福島	729	192	957	27	1,905	724	190	621	7	1,542	726	190	717	16	1,649
秋田	487	67	291	8	853	3	44	137	0	184	341	67	260	7	675
山形	205	86	65	0	356	135	84	56	0	275	205	86	65	0	356
茨城	1,033	222	1,443	302	3,000	955	222	960	179	2,316	1,001	222	1,154	253	2,630
栃木	478	61	922	76	1,537	364	61	411	25	861	475	61	780	64	1,380
群馬	442	55	722	54	1,273	199	46	377	17	639	410	55	532	30	1,027
埼玉	2,032	145	1,256	546	3,979	832	113	802	54	1,801	2,003	144	1,249	261	3,657
千葉	2,059	594	1,595	246	4,494	1,646	511	914	122	3,193	1,866	543	1,017	164	3,590
東京	5,660	1,031	2,130	819	9,640	3,309	988	1,781	432	6,510	5,641	1,028	2,004	663	9,336
神奈川	5,073	303	1,274	316	6,966	2,643	300	1,115	170	4,228	5,072	303	1,248	313	6,936
山梨	260	77	381	0	718	0	65	190	0	255	0	77	299	0	376
新潟	931	127	345	0	1,403	529	108	340	0	977	706	110	341	0	1,157
長野	594	220	637	4	1,455	177	207	541	3	928	541	220	566	3	1,330
富山	302	53	400	15	770	253	53	302	14	622	211	51	343	15	620
石川	519	74	497	15	1,105	205	74	366	0	645	402	74	445	3	924
福井	266	25	600	0	891	182	27	381	0	590	81	19	491	0	591
岐阜	650	66	734	3	1,453	498	46	473	0	1,017	633	66	547	3	1,249
静岡	1,367	158	1,298	7	2,830	1,253	158	1,034	2	2,447	1,353	158	1,135	2	2,648
愛知	1,857	250	1,280	13	3,400	1,013	250	1,037	13	2,313	1,857	250	1,056	13	3,176
三重	595	137	491	0	1,223	577	145	300	0	1,022	580	145	454	0	1,179
滋賀	530	0	463	0	993	169	0	267	0	436	421	0	364	0	785
京都	1,509	129	727	41	2,406	583	103	500	20	1,206	1,481	123	609	41	2,254
大阪	1,648	705	1,871	234	4,458	968	607	1,460	175	3,210	1,610	682	1,651	202	4,145
兵庫	2,449	298	929	105	3,781	1,626	275	620	86	2,607	2,406	293	780	102	3,581
奈良	643	21	301	7	972	637	21	200	6	864	520	21	236	2	779
和歌山	307	18	311	9	645	159	6	255	1	421	207	6	304	1	518
鳥取	242	71	169	0	482	2	53	148	0	203	242	71	162	0	475
島根	114	38	201	0	353	13	29	109	0	151	106	28	182	0	316
岡山	589	121	714	61	1,485	331	103	503	44	981	522	107	602	48	1,279
広島	1,122	200	862	51	2,235	714	156	461	26	1,357	915	172	693	45	1,825
山口	648	65	412	35	1,160	396	57	255	17	725	648	65	328	19	1,060
徳島	186	102	175	0	463	153	82	166	0	401	176	91	160	0	427
香川	148	95	177	0	420	95	93	155	0	343	142	95	161	0	398
愛媛	417	95	369	0	881	54	47	224	0	325	396	64	270	0	730
高知	278	87	202	8	575	44	67	117	0	228	231	87	180	0	498
福岡	2,552	343	587	73	3,555	2,419	339	420	58	3,236	2,550	335	483	75	3,443
佐賀	310	59	271	43	683	311	54	114	20	499	312	54	232	42	640
長崎	1,430	159	579	0	2,168	1,218	158	353	0	1,729	1,291	159	383	0	1,833
熊本	864	124	608	0	1,596	855	124	357	0	1,336	855	124	511	0	1,490
大分	525	108	255	0	888	449	108	231	0	788	483	107	229	0	819
宮崎	319	94	384	0	797	125	56	119	0	300	56	60	251	0	367
鹿児島	1,181	112	888	124	2,305	392	49	395	8	844	515	112	567	11	1,205
沖縄	422	0	4	0	426	34	0	264	0	298	676	19	550	0	1,245
H 26. 3末	50,465	7,639	30,470	1,555	90,129	25,339	5,730	12,280	372	43,721	34,078	5,632	10,293	552	50,555
H 27. 3末	49,865	7,704	30,122	2,108	89,799	25,461	5,888	13,792	643	45,784	38,023	6,324	13,748	824	58,919
H 28. 3末	50,586	8,073	31,764	2,864	93,287	27,775	6,786	16,607	1,282	52,450	43,054	7,125	19,226	1,665	71,070
H 29. 3末	50,327	8,132	34,114	3,093	95,666	29,113	7,121	19,603	1,326	57,163	44,941	7,611	24,976	2,087	79,615
H 30. 3末	49,263	7,916	32,987	3,290	93,456	30,322	7,059	21,974	1,519	60,874	44,929	7,433	28,078	2,508	82,948
対前年増減	-1,064	-216	-1,127	197	-2,210	1,209	-62	2,371	193	3,711	-12	-178	3,102	421	3,333

日本バス協会調べ

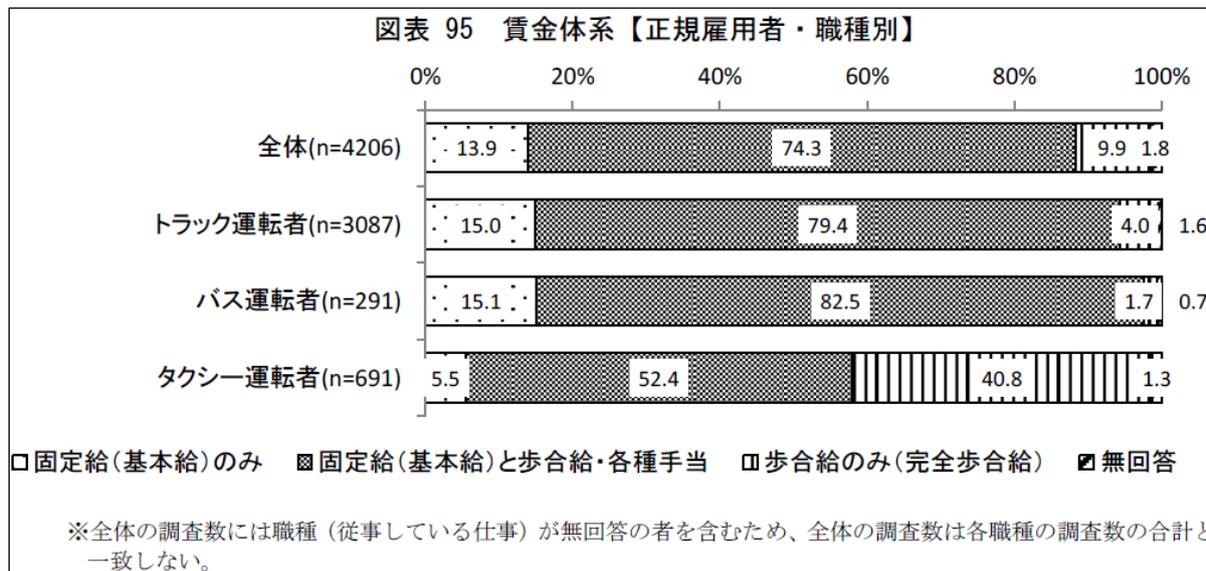
➤ 給与体系

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪給与体系の構成比率≫

[調査結果の様態]

- ・ハイタク、トラックと比較し「歩合給のみの比率」は低いものの、「固定給（基本給）と歩合給・各種手当」の比率は82.5%と高い。



出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.86

➤ 年次有給休暇の取得状況

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪年次有給休暇取得に関して≫

[調査結果の様態]

- ・年間新規付与日数の平均は16.1日、年間取得日数の平均は10.6日と、トラック・タクシーと比較し、最も多い日数となっている。
- ・有休休暇を取得しにくい理由としては、「職場の同僚達に迷惑になるため」が29.6%と最も多い。

図表 145 平成 27 年度の年次有給休暇の年間新規付与日数【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（％）

	調査数	0日	51日未満	15日未満	21日未満	32日未満	43日未満	4日以上	無回答	平均 (単位：日)
全体	4206 100.0	873 20.8	81 1.9	146 3.5	802 19.1	1011 24.0	32 0.8	109 2.6	1152 27.4	12.6
トラック運転者	3087 100.0	697 22.6	67 2.2	101 3.3	584 18.9	693 22.4	20 0.6	92 3.0	833 27.0	12.2
バス運転者	291 100.0	37 12.7	5 1.7	8 2.7	51 17.5	121 41.6	4 1.4	7 2.4	58 19.9	16.1
タクシー運転者	691 100.0	109 15.8	9 1.3	34 4.9	149 21.6	174 25.2	8 1.2	8 1.2	200 28.9	12.5

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

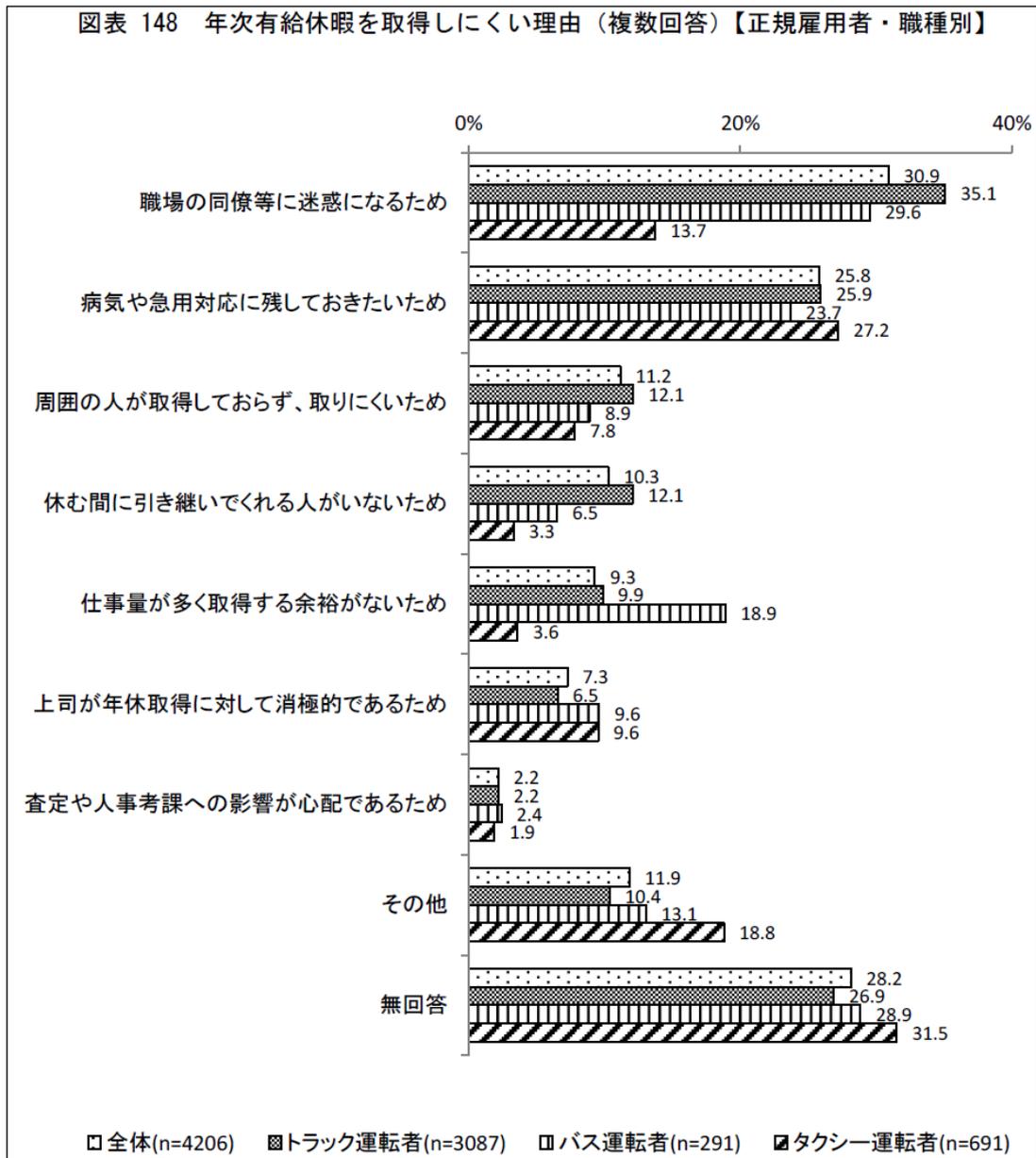
出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.120

図表 146 平成 27 年度の年次有給休暇の取得日数【正規雇用者・職種別】

	調査数	0日	31日未満	53日未満	15日未満	115日未満	15日以上	無回答	平均 (単位：日)
全体	4206 100.0	1512 35.9	272 6.5	252 6.0	416 9.9	424 10.1	391 9.3	939 22.3	5.5
トラック運転者	3087 100.0	1207 39.1	202 6.5	189 6.1	313 10.1	300 9.7	207 6.7	669 21.7	5.0
バス運転者	291 100.0	67 23.0	7 2.4	15 5.2	19 6.5	23 7.9	102 35.1	58 19.9	10.6
タクシー運転者	691 100.0	195 28.2	62 9.0	38 5.5	77 11.1	92 13.3	71 10.3	156 22.6	5.8

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.120



出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.122

➤ 変形労働時間の採用有無と実施単位等

- ・いずれの調査でも実施されていない。

(乗合バス)

➤ ダイヤ（便）数

- ・いずれの調査でも実施されていない。

➤ ダイヤ（便）数の増減傾向とその理由

- ・いずれの調査でも実施されていない。

➤ ダイヤ（便）に対する定員数

- ・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 始発・終発の時刻等

- ・いずれの調査でも実施されていない。

(貸切バス)

➤ 稼働率

- ・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 年間の稼働率の増減傾向とその理由

- ・いずれの調査でも実施されていない。

②所属する自動車運転者情報

➤ 雇用形態

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪正規、非正規雇用の比率に関して≫

[調査結果の様態]

- ・「正規雇用」、「非正規雇用」の区分にて調査が行われており、約半数の事業者で正規雇用の比率が高い（なお、雇用形態の詳細については、運転者向け調査結果に記述した。）。

図表 21 従業員数（全体）に占める正規雇用者の比率【業種別】

	合計	いない	上段：回答数（件） 下段：割合（%）											無回答
			10%未満	10%以上20%未満	20%以上30%未満	30%以上40%未満	40%以上50%未満	50%以上60%未満	60%以上70%未満	70%以上80%未満	80%以上90%未満	90%以上100%未満	100%	
全体	760 100.0	8 1.1	9 1.2	11 1.4	14 1.8	13 1.7	12 1.6	21 2.8	40 5.3	41 5.4	86 11.3	100 13.2	265 34.9	140 18.4
バス	45 100.0	0 0.0	0 0.0	2 4.4	1 2.2	1 2.2	0 0.0	4 8.9	4 8.9	6 13.3	7 15.6	3 6.7	8 17.8	9 20.0
タクシー	124 100.0	3 2.4	0 0.0	3 2.4	6 4.8	10 8.1	4 3.2	10 8.1	15 12.1	8 6.5	11 8.9	8 6.5	24 19.4	22 17.7
トラック	547 100.0	4 0.7	9 1.6	3 0.5	7 1.3	1 0.2	6 1.1	6 1.1	18 3.3	26 4.8	64 11.7	84 15.4	220 40.2	99 18.1

※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含まため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.38

人数

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

《従業員数の傾向に関して》

[調査結果の様態]

- ・ 10～29 人の事業者の比率が 31.1%と最も多くなっている。

図表 19 自動車運転従事者数（全体）【業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）									
		0人	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人	9人
全体	760	0	181	240	63	92	5	2	3	174	
	100.0	0.0	23.8	31.6	8.3	12.1	0.7	0.3	0.4	22.9	
バス	45	0	10	14	4	3	2	1	0	11	
	100.0	0.0	22.2	31.1	8.9	6.7	4.4	2.2	0.0	24.4	
タクシー	124	0	32	25	17	25	2	1	1	21	
	100.0	0.0	25.8	20.2	13.7	20.2	1.6	0.8	0.8	16.9	
トラック	547	0	128	193	40	61	1	0	1	123	
	100.0	0.0	23.4	35.3	7.3	11.2	0.2	0.0	0.2	22.5	

※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.37

・2018年度版（平成30年度）日本のバス事業

《従業員数の傾向に関して》

[調査結果の様態]

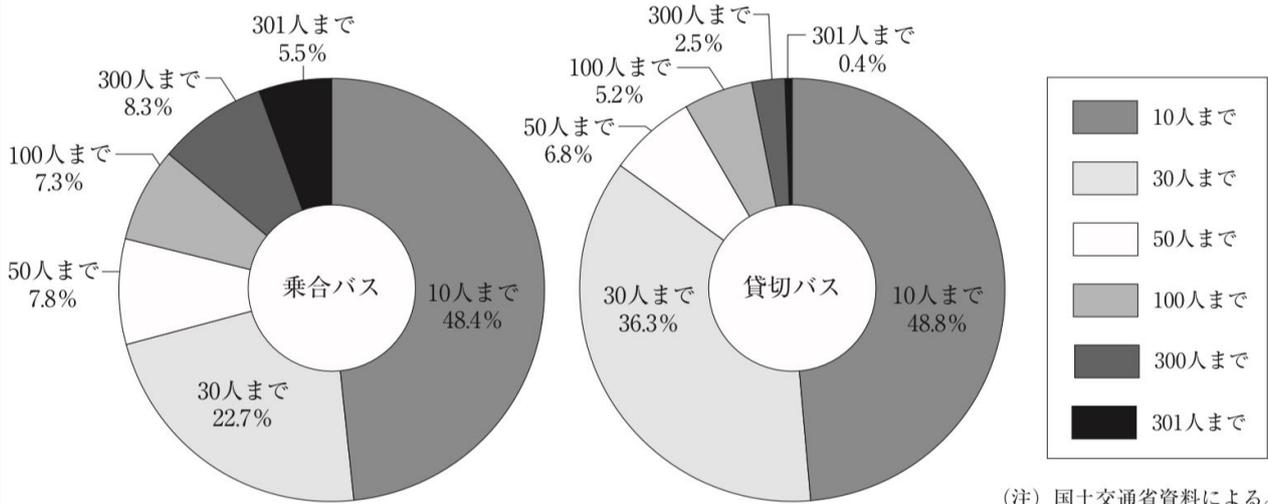
- ・乗合バス、貸切バスともに10人までの事業者が48%程度と最も多くなっている。

(表4-2) 従業員数別事業者数

(29年3月末現在)

業種 \ 規模	10人まで	30人まで	50人まで	100人まで	300人まで	301人以上	合計
乗合バス	1,097	515	177	165	188	125	2,267
貸切バス	2,206	1,644	306	235	114	19	4,524

(図8) 従業員数別事業者数の構成比率



(注) 国土交通省資料による。

➤ 年齢構成

- ・ 過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪ 年齢構成に関して ≫

[調査結果の様態]

- ・ 平均年齢は、52.4 歳である。
- ・ 平均年齢が 50 歳代以上となる事業所の割合が 60.0 パーセントを占めている。

図表 22 平均年齢【正規雇用者・業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（％）										平均 (単位：歳)
		35歳未満	43歳未満	44歳未満	54歳未満	55歳未満	65歳未満	66歳未満	76歳未満	70歳以上	無回答	
全体	752 100.0	7 0.9	27 3.6	123 16.4	217 28.9	177 23.5	93 12.4	41 5.5	21 2.8	2 0.3	44 5.9	49.7
バス	45 100.0	0 0.0	0 0.0	3 6.7	10 22.2	17 37.8	5 11.1	3 6.7	2 4.4	0 0.0	5 11.1	52.4
タクシー	121 100.0	0 0.0	1 0.8	2 1.7	6 5.0	18 14.9	39 32.2	30 24.8	16 13.2	1 0.8	8 6.6	58.3
トラック	543 100.0	6 1.1	24 4.4	110 20.3	193 35.5	133 24.5	42 7.7	6 1.1	3 0.6	1 0.2	25 4.6	47.7

※正規雇用者が1人以上の企業（調査数 n=752）について集計。

※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

※平均は有効回答のあった者について集計。以下同様。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.38

- ・ バス運転者の労働時間等についてのアンケート

≪ 年齢構成 ≫

[調査結果の様態]

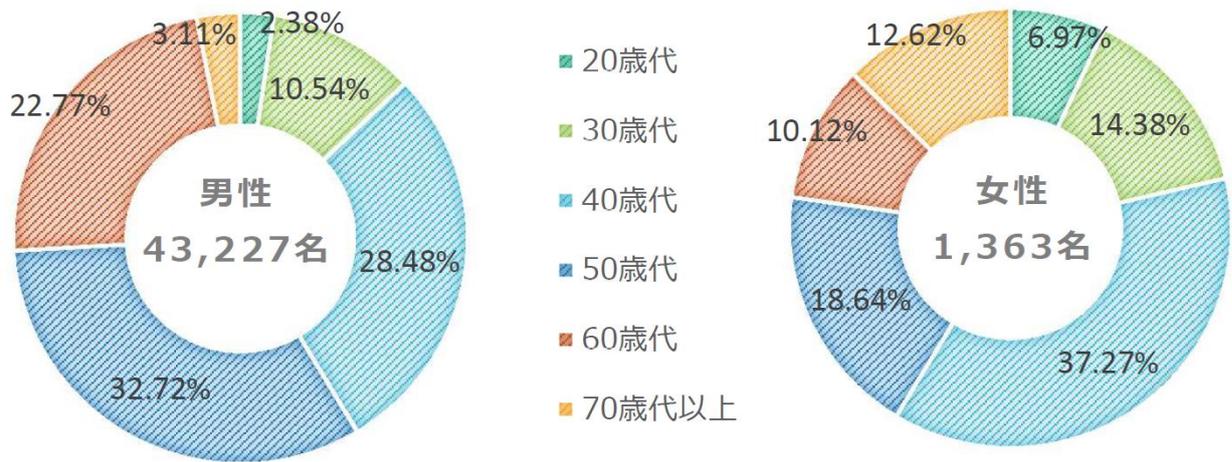
- ・ 男女ともに 40 代（男性 28.48%、女性 37.27%）および 50 代（男性 32.27%、女性 18.64%）の割合が多い。

≪ 男女比に関して ≫

[調査結果の様態]

- ・ 全運転者に占める女性の割合は 1.4%程度となっている。

○運転者の構成



出典：バス運転者の労働時間等についてのアンケート結果 p.6

➤ 勤務シフト（早番・遅番・長勤）

- ・いずれの調査でも実施されていない。

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）

- ・調査は実施されていない。

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

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪ 拘束時間の傾向 ≫

[調査結果の様態]

- ・ 平均的な 1 か月の拘束時間について、改善基準告示で示されている「1 週間の拘束時間 65 時間」（注 1 ヶ月換算で 282.4 時間）を概ね超えている事業者は 3.4% である。最も長かった 1 ヶ月の拘束時間について「1 週間の拘束時間 65 時間」（注 1 ヶ月換算で 282.4 時間）を概ね超えている事業者は 6.9% である。
- ・ 平均的な 1 日の拘束時間で、16 時間を超えている事業者は 0.6% である。最も拘束時間の長かった 1 日の拘束時間で 16 時間を超えている事業者は 10.7% である。

図表 97 1か月の拘束時間（平成27年12月～平成28年11月の平均的な1か月）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）

下段：割合（％）

	調査数	1 5 0 時 間 以 下	2 1 0 5 0 0 時 間 以 超 下	2 2 5 0 0 0 時 間 以 超 下	3 2 0 5 0 0 時 間 以 超 下	3 3 5 0 0 0 時 間 以 超 下	3 5 0 時 間 超	無 回 答	平均 (単位 :時間)
全体	4206 100.0	379 9.0	639 15.2	741 17.6	596 14.2	86 2.0	31 0.7	1734 41.2	206.6
トラック運転者	3087 100.0	287 9.3	501 16.2	548 17.8	467 15.1	62 2.0	18 0.6	1204 39.0	205.7
バス運転者	291 100.0	35 12.0	36 12.4	33 11.3	27 9.3	5 1.7	5 1.7	150 51.5	191.3
タクシー運転者	691 100.0	41 5.9	88 12.7	149 21.6	96 13.9	17 2.5	6 0.9	294 42.5	220.0

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者：1か月の拘束時間は原則として293時間が限度。ただし、毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間の拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長可能。

バス運転者：4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は原則として65時間が限度。ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者について、書面による労使協定を締結した場合には、52週間のうち16週間までは、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間を71.5時間まで延長可能。

タクシー運転者（日勤勤務者）：1か月の拘束時間は299時間が限度。（車庫待ち等の運転者に係る特例あり。）

図表 98 1か月の拘束時間（平成27年12月～平成28年11月の最も拘束時間が長かった1か月）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）

下段：割合（%）

	調査数	1 0 時間 以下	2 0 時間 以下	2 1 0 時間 以下	2 2 0 時間 以下	3 0 時間 以下	3 2 0 時間 以下	3 3 0 時間 以下	3 0 時間 超	無 回 答	平均 (単位 :時間)
全体	4206 100.0	238 5.7	178 4.2	404 9.6	526 12.5	236 5.6	52 1.2	2572 61.2		231.6	
トラック運転者	3087 100.0	176 5.7	147 4.8	307 9.9	416 13.5	211 6.8	32 1.0	1798 58.2		234.1	
バス運転者	291 100.0	32 11.0	14 4.8	25 8.6	36 12.4	5 1.7	15 5.2	164 56.4		215.3	
タクシー運転者	691 100.0	23 3.3	12 1.7	71 10.3	69 10.0	18 2.6	2 0.3	496 71.8		229.0	

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者：1か月の拘束時間は原則として293時間が限度。ただし、毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間の拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長可能。

バス運転者：4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は原則として65時間が限度。ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者について、書面による労使協定を締結した場合には、52週間のうち16週間までは、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間を71.5時間まで延長可能。

タクシー運転者（日勤勤務者）：1か月の拘束時間は299時間が限度。（車庫待ち等の運転者に係る特例あり。）

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.90

図表 101 1日の拘束時間（平成27年12月～平成28年11月の平均的な1日）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）

下段：割合（%）

	調査数	1 0 時間 以下	1 1 2 0 時間 以下	1 1 4 2 時間 以下	1 1 6 4 時間 以下	1 1 8 6 時間 以下	1 8 時間 超	無 回 答	平均 (単位 :時間)
全体	4206 100.0	1779 42.3	696 16.5	297 7.1	110 2.6	56 1.3	112 2.7	1156 27.5	10.6
トラック運転者	3087 100.0	1458 47.2	578 18.7	220 7.1	45 1.5	4 0.1	13 0.4	769 24.9	10.1
バス運転者	291 100.0	121 41.6	39 13.4	17 5.8	15 5.2	1 0.3	1 0.3	97 33.3	10.2
タクシー運転者	691 100.0	145 21.0	72 10.4	58 8.4	49 7.1	51 7.4	97 14.0	219 31.7	13.7

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度。ただし、15時間を超える回数は1週間につき2回が限度。

タクシー運転者（日勤勤務者）：1日の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.90

図表 102 1日の拘束時間（平成27年12月～平成28年11月の最も拘束時間が長かった1日）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）

下段：割合（％）

	調査数	上段：回答数（件）						無回答	平均 (単位：時間)
		10時間以下	10時間超 12時	12時間超 14時	14時間超 16時	16時間超 18時	18時間超		
全体	4206 100.0	334 7.9	378 9.0	471 11.2	553 13.1	84 2.0	178 4.2	2208 52.5	13.9
トラック運転者	3087 100.0	267 8.6	343 11.1	399 12.9	418 13.5	54 1.7	85 2.8	1521 49.3	13.5
バス運転者	291 100.0	23 7.9	10 3.4	22 7.6	78 26.8	16 5.5	15 5.2	127 43.6	14.8
タクシー運転者	691 100.0	31 4.5	20 2.9	45 6.5	47 6.8	12 1.7	77 11.1	459 66.4	15.7

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度。ただし、15時間を超える回数は1週間につき2回が限度。

タクシー運転者（日勤勤務者）：1日の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.91

- ・バス運転者の労働時間等についてのアンケート
いずれの調査についても実施されていない。

➤ 休息期間

- ・乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果

≪休息期間（睡眠時間）に関して≫

[調査結果の様態]

- ・ 休息期間についての調査は行われていない。
- ・ 睡眠不足について、「本人が気づいていない睡眠不足は多いと思う」で「非常に該当する」、「やや該当する」が69.6%となっている。

Q2. 乗務員の睡眠状況や、貴社の管理状況	ほぼ毎日	週に数回	月に数回	年に数回	ほとんど無い
⑥現在、貴社の乗務員・運転手から「睡眠不足」の相談や報告	0.0%	4.3%	8.7%	26.1%	60.9%

⑦ 貴社の乗務員の「睡眠」について、該当するものに○をつけてください。	非常に該当する	やや該当する	どちらとも言えない	あまり該当しない	全く該当しない
当社の乗務員は仕事柄、睡眠不足になりやすい	13.0%	47.8%	8.7%	26.1%	4.3%
乗務員は、睡眠不足を感じていても報告しづらいと思う	8.7%	56.5%	26.1%	8.7%	0.0%
本人が気づいていない睡眠不足は多いと思う	8.7%	60.9%	21.7%	8.7%	0.0%
睡眠状況について、運転に支障があるかを乗務員本人が判断するのは難しいと思う	17.4%	60.9%	13.0%	8.7%	0.0%
乗務員は、睡眠不足への問題意識があまり無いと思う	4.3%	30.4%	34.8%	30.4%	0.0%
慢性的な睡眠不足に悩んでいる乗務員がいる	4.3%	13.0%	34.8%	39.1%	8.7%

出典：乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査 2018 年度版（平成 30 年度）日本のバス事業調査概要

➤ 休日

- ・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 運転時間

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

[調査結果の様態]

- ・平均的な1日の運転時間では、9時間超となる運転時間が8.6%の回答となっている。また、最も運転時間の長かった1日においては、9時間超となる運転時間が30.2%の回答となっている。

図表 103 1日の運転時間（平成27年12月～平成28年11月の平均的な1日）
【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（％）

	調査数	5時間以下	下5時間超7時間以下	下7時間超9時間以下	以9時間超11時間	11時間超	無回答	平均 (単位：時間)
全体	4206 100.0	1137 27.0	902 21.4	633 15.0	190 4.5	189 4.5	1155 27.5	6.6
トラック運転者	3087 100.0	960 31.1	753 24.4	493 16.0	105 3.4	33 1.1	743 24.1	6.0
バス運転者	291 100.0	52 17.9	63 21.6	50 17.2	21 7.2	4 1.4	101 34.7	6.6
タクシー運転者	691 100.0	95 13.7	75 10.9	82 11.9	61 8.8	151 21.9	227 32.9	9.7

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：1日の運転時間は2日（始業時刻から起算して48時間をいう。）平均で9時間が限度。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.91

図表 104 1日の運転時間（平成27年12月～平成28年11月の最も運転時間が長かった1日）
【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（％）

	調査数	5時間以下	下5時間超7時間以下	下7時間超9時間以下	以9時間超11時間	11時間超	無回答	平均 (単位：時間)
全体	4206 100.0	227 5.4	408 9.7	503 12.0	328 7.8	395 9.4	2345 55.8	9.0
トラック運転者	3087 100.0	194 6.3	350 11.3	427 13.8	258 8.4	226 7.3	1632 52.9	8.6
バス運転者	291 100.0	13 4.5	23 7.9	34 11.7	32 11.0	56 19.2	133 45.7	9.9
タクシー運転者	691 100.0	19 2.7	31 4.5	38 5.5	33 4.8	108 15.6	462 66.9	11.3

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：1日の運転時間は2日（始業時刻から起算して48時間をいう。）平均で9時間が限度。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.92

➤ 連続運転時間

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

[調査結果の様態]

- ・ 平均的な1日の連続運転時間では、4時間を超えているものが4.1%である。
- ・ 最も連続運転時間の長かった1日の連続運転時間では、4時間を超えているものが9.6%であり、また、平均時間は5.1時間となっている。

図表 105 1日の連続運転時間（平成27年12月～平成28年11月の平均的な1日）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）

下段：割合（%）

	調査数	2時間以下	下2時間超3時間以下	下3時間超4時間以下	下4時間超5時間以下	5時間超	無回答	平均 (単位：時間)
全体	4206 100.0	1507 35.8	571 13.6	666 15.8	74 1.8	216 5.1	1172 27.9	3.2
トラック運転者	3087 100.0	1146 37.1	455 14.7	562 18.2	46 1.5	127 4.1	751 24.3	3.0
バス運転者	291 100.0	90 30.9	55 18.9	42 14.4	1 0.3	11 3.8	92 31.6	3.5
タクシー運転者	691 100.0	237 34.3	55 8.0	59 8.5	24 3.5	73 10.6	243 35.2	3.8

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：連続運転時間は4時間が限度。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.93

図表 106 1日の連続運転時間（平成27年12月～平成28年11月の最も連続運転時間が長かった1日）

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	2時間以下	2時間超3時間以下	3時間超4時間以下	4時間超5時間以下	5時間超	無回答	平均 (単位：時間)
全体	4206 100.0	296 7.0	274 6.5	499 11.9	129 3.1	266 6.3	2742 65.2	4.8
トラック運転者	3087 100.0	216 7.0	200 6.5	405 13.1	105 3.4	179 5.8	1982 64.2	4.6
バス運転者	291 100.0	17 5.8	25 8.6	62 21.3	8 2.7	20 6.9	159 54.6	5.1
タクシー運転者	691 100.0	61 8.8	47 6.8	27 3.9	16 2.3	63 9.1	477 69.0	5.6

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：連続運転時間は4時間が限度。

出典：過労死に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.94

➤ 手待時間

- ・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 折待時間

- ・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 荷役時間

- ・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 洗車時間

- ・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 日報作成時間

- ・いずれの調査でも実施されていない。

▶ 時間外労働

・ 過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

[調査結果の様態]

- ・ 月間時間外労働が45時間超となる比率は、平均的な月では16.7%、最も長かった月では53.3%となっている。

図表 37 平均的な月における自動車運転従事者1人当たりの月間時間外労働時間【正規雇用者・業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）										上段：回答数（件） 下段：割合（%）	
		10時間以下	21時間以下	32時間以下	43時間以下	64時間以下	86時間以下	180時間以下	100時間超	無回答	45時間超（再掲）	80時間超（再掲）	
全体	533	95	77	76	92	71	66	27	4	25	168	31	
	100.0	17.8	14.4	14.3	17.3	13.3	12.4	5.1	0.8	4.7	31.5	5.8	
バス	30	8	6	5	6	2	2	1	0	0	5	1	
	100.0	26.7	20.0	16.7	20.0	6.7	6.7	3.3	0.0	0.0	16.7	3.3	
タクシー	97	19	18	20	17	6	8	4	0	5	18	4	
	100.0	19.6	18.6	20.6	17.5	6.2	8.2	4.1	0.0	5.2	18.6	4.1	
トラック	381	60	49	49	66	62	52	21	4	18	139	25	
	100.0	15.7	12.9	12.9	17.3	16.3	13.6	5.5	1.0	4.7	36.5	6.6	

※自動車運転従事者（正規雇用者）が1人以上の企業（調査数 n=533）について集計。

※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.48

図表 38 昨年度（平成27年度）における1か月の時間外労働時間が最も長かった自動車運転従事者の月間時間外労働時間【正規雇用者・業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）										上段：回答数（件） 下段：割合（%）	
		10時間以下	21時間以下	32時間以下	43時間以下	64時間以下	86時間以下	180時間以下	100時間超	無回答	45時間超（再掲）	80時間超（再掲）	
全体	533	68	50	46	59	84	83	68	56	19	291	124	
	100.0	12.8	9.4	8.6	11.1	15.8	15.6	12.8	10.5	3.6	54.6	23.3	
バス	30	4	6	0	4	3	4	7	2	0	16	9	
	100.0	13.3	20.0	0.0	13.3	10.0	13.3	23.3	6.7	0.0	53.3	30.0	
タクシー	97	18	9	13	14	22	8	8	2	3	40	10	
	100.0	18.6	9.3	13.4	14.4	22.7	8.2	8.2	2.1	3.1	41.2	10.3	
トラック	381	42	29	32	38	57	69	52	48	14	226	100	
	100.0	11.0	7.6	8.4	10.0	15.0	18.1	13.6	12.6	3.7	59.3	26.2	

※自動車運転従事者（正規雇用者）が1人以上の企業（調査数 n=533）について集計。

※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.49

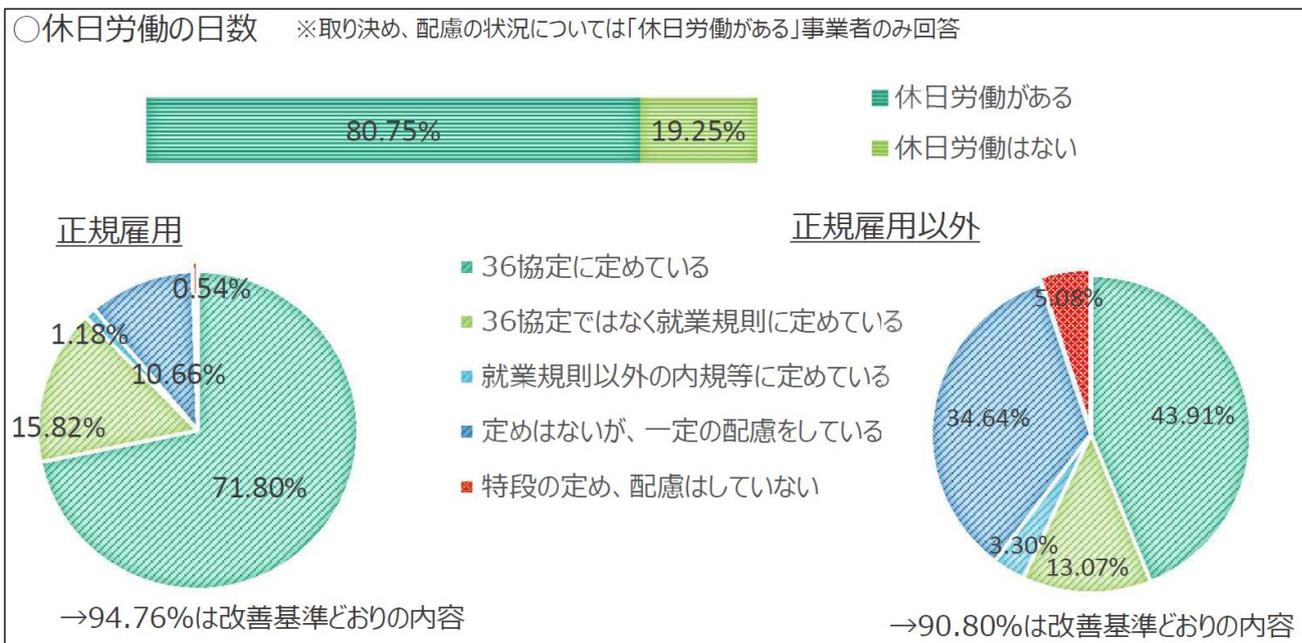
➤ 休日労働

- ・バス運転者の労働時間等についてのアンケート

《休日労働の取り決めについて》

[調査結果の様態]

- ・休日労働について、8割があると回答しているが、36協定、就業規則、内規等で定めがあり、改善基準告示どおりの内容であるものが9割との結果となっている。



出典：バス運転者の労働時間等についてのアンケート結果 p.9

【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

・いずれの調査でも実施されていない。

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の見直しによる影響等

・いずれの調査でも実施されていない。

➤ その他

・バス運転者の労働時間等についてのアンケート

《改善基準告示の遵守状況》

[調査結果の様態]

- ・ 回答の8割では改善基準告示を遵守できているとしている。

○改善基準告示、社内の定めへの遵守状況



- 改善基準告示○ 社内規定○
- 改善基準告示○ 社内規定一部×
- 改善基準告示一部×
- 改善基準告示ほとんど×
- 社内規定ほとんど×

〈改善基準告示、社内規定の遵守が困難な事例〉

- ・ 渋滞等により実際の運行時間が増加する場合。
- ・ イベント等で臨時輸送がある場合。(特に拘束時間16時間)
- ・ 顧客への見積もり提示の際、社内規定による交替運転者配置の必要性が理解してもらえない。

出典：バス運転者の労働時間等についてのアンケート結果 p.10

調査項目（自動車運転者向け）

①回答者の情報

➤ 年齢

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪年齢構成について≫

[調査結果の様態]

- ・平均年齢は、49.4歳である。
- ・50歳代以上である運転者が48.2パーセントを占めている。

図表 89 年齢【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）						平均 (単位：歳)
		20歳代以下	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代以上	無回答	
全体	4206	182	608	1469	1276	644	27	48.4
	100.0	4.3	14.5	34.9	30.3	15.3	0.6	
トラック運転者	3087	158	537	1212	876	287	17	46.4
	100.0	5.1	17.4	39.3	28.4	9.3	0.6	
バス運転者	291	2	29	117	109	31	3	49.4
	100.0	0.7	10.0	40.2	37.5	10.7	1.0	
タクシー運転者	691	10	23	102	252	300	4	56.8
	100.0	1.4	3.3	14.8	36.5	43.4	0.6	

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.82

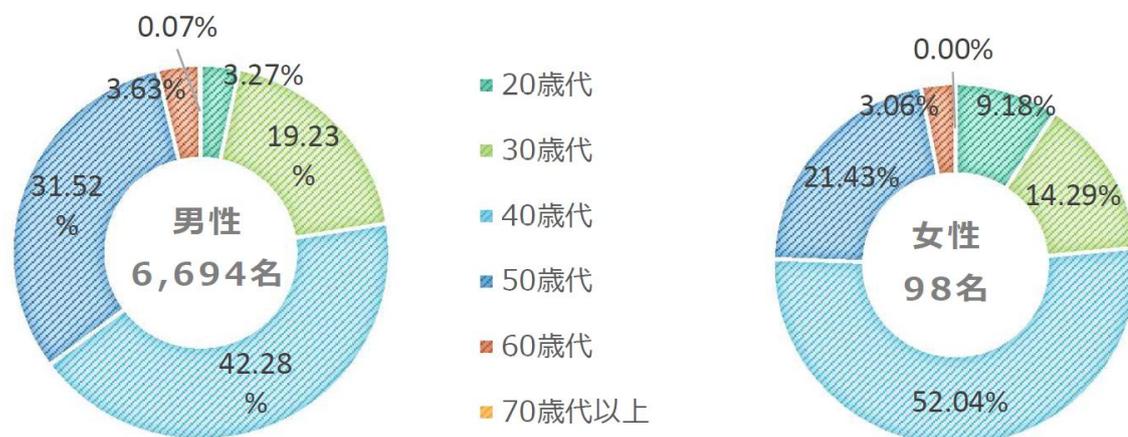
- ・バス運転者の労働時間等についてのアンケート

≪年齢構成≫

[調査結果の様態]

- ・男女ともに40歳代がボリュームゾーンとなっている（男性42.28、女性52.04%）。また、60歳代以上が25%以上を占めている。

○年齢構成・男女構成



出典：バス運転者の労働時間等についてのアンケート結果 p.3

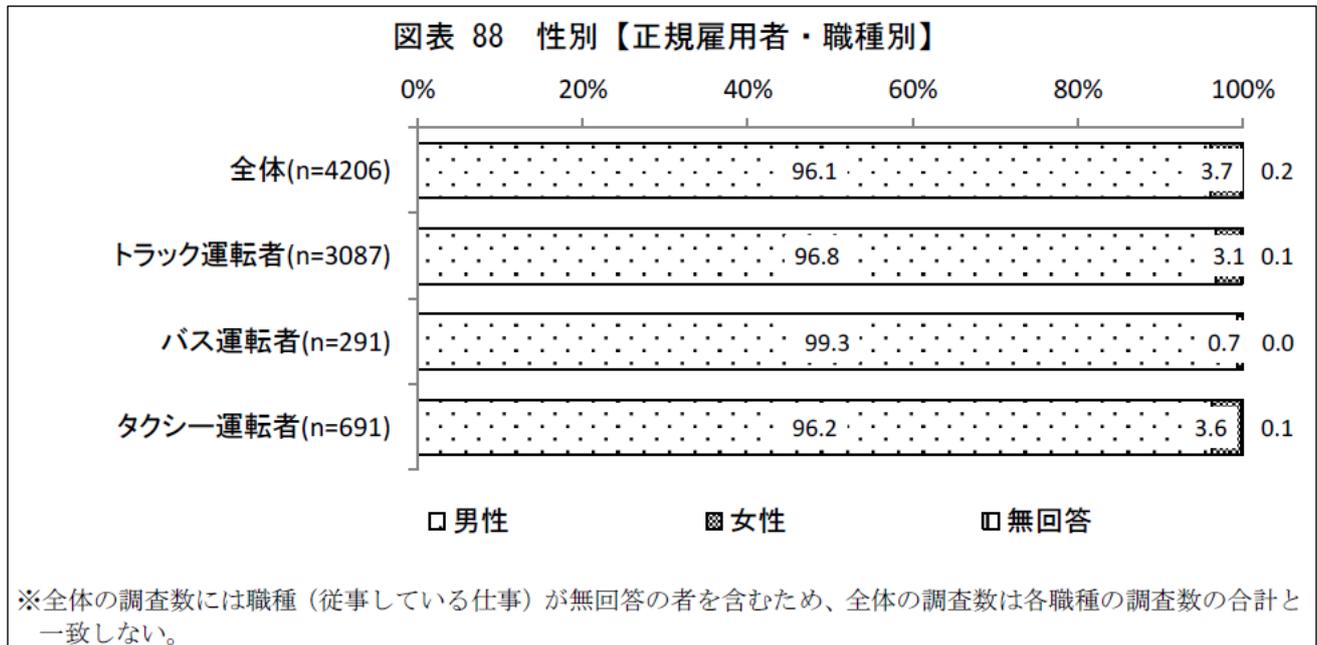
➤ 性別

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

◀性別の傾向▶

[調査結果の様態]

・従業員に占める男性の割合が99%となっている。



出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.82

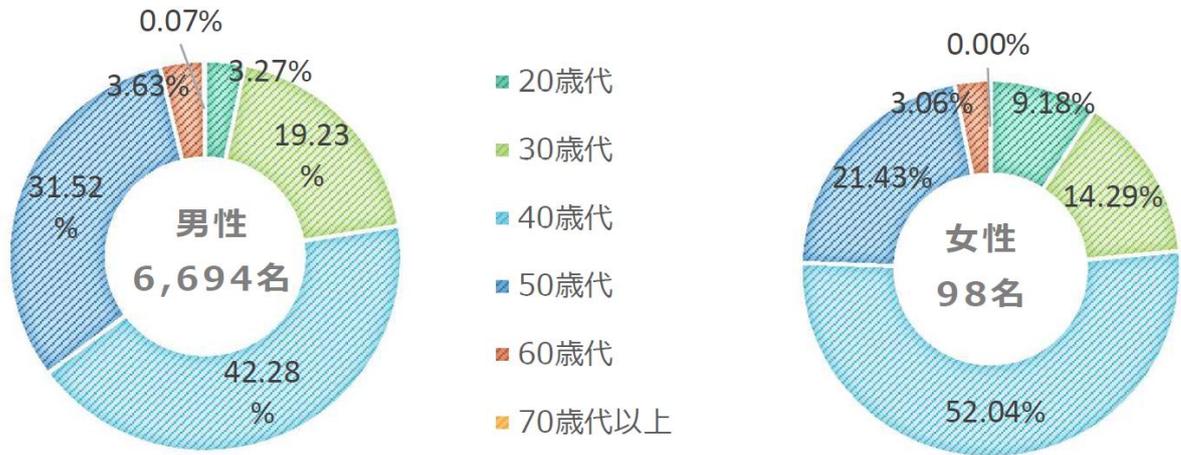
・バス運転者の労働時間等についてのアンケート

《男女比に関して》

[調査結果の様態]

- ・ 男性 6,694 名に対して女性 98 名となっており、全運転者に占める女性の割合は 1.4%程度となっている。

○年齢構成・男女構成



出典：バス運転者の労働時間等についてのアンケート結果 p.3

➤ 勤続年数

- ・ 過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

《勤続年数、経験年数に関して》

[調査結果の様態]

- ・ 勤続（勤務）年数及び（通算）経験年数の調査が行われており、勤続年数の平均 12.3 年に対して、通算経験年数の平均が 20.8 年である。
- ・ 平均年齢（P.91 年齢）は、52.4 歳である。

図表 90 現在の勤務先（法人）での勤務年数【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（％）						平均 (単位：年)
		5年未満	5年以上10年未満	10年以上15年未満	15年以上20年未満	20年以上	無回答	
全体	4206 100.0	1399 33.3	889 21.1	691 16.4	422 10.0	688 16.4	117 2.8	10.5
トラック運転者	3087 100.0	1046 33.9	634 20.5	507 16.4	329 10.7	497 16.1	74 2.4	10.4
バス運転者	291 100.0	75 25.8	62 21.3	51 17.5	24 8.2	77 26.5	2 0.7	12.3
タクシー運転者	691 100.0	230 33.3	177 25.6	120 17.4	56 8.1	90 13.0	18 2.6	10.1

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.83

図表 91 自動車運転従事者（ドライバー）としての通算経験年数【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（％）						平均 (単位：年)
		5年未満	5年以上10年未満	10年以上15年未満	15年以上20年未満	20年以上	無回答	
全体	4206 100.0	518 12.3	533 12.7	637 15.1	546 13.0	1680 39.9	292 6.9	17.7
トラック運転者	3087 100.0	392 12.7	385 12.5	478 15.5	427 13.8	1246 40.4	159 5.2	17.2
バス運転者	291 100.0	16 5.5	31 10.7	36 12.4	40 13.7	151 51.9	17 5.8	20.8
タクシー運転者	691 100.0	103 14.9	109 15.8	118 17.1	72 10.4	258 37.3	31 4.5	18.2

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

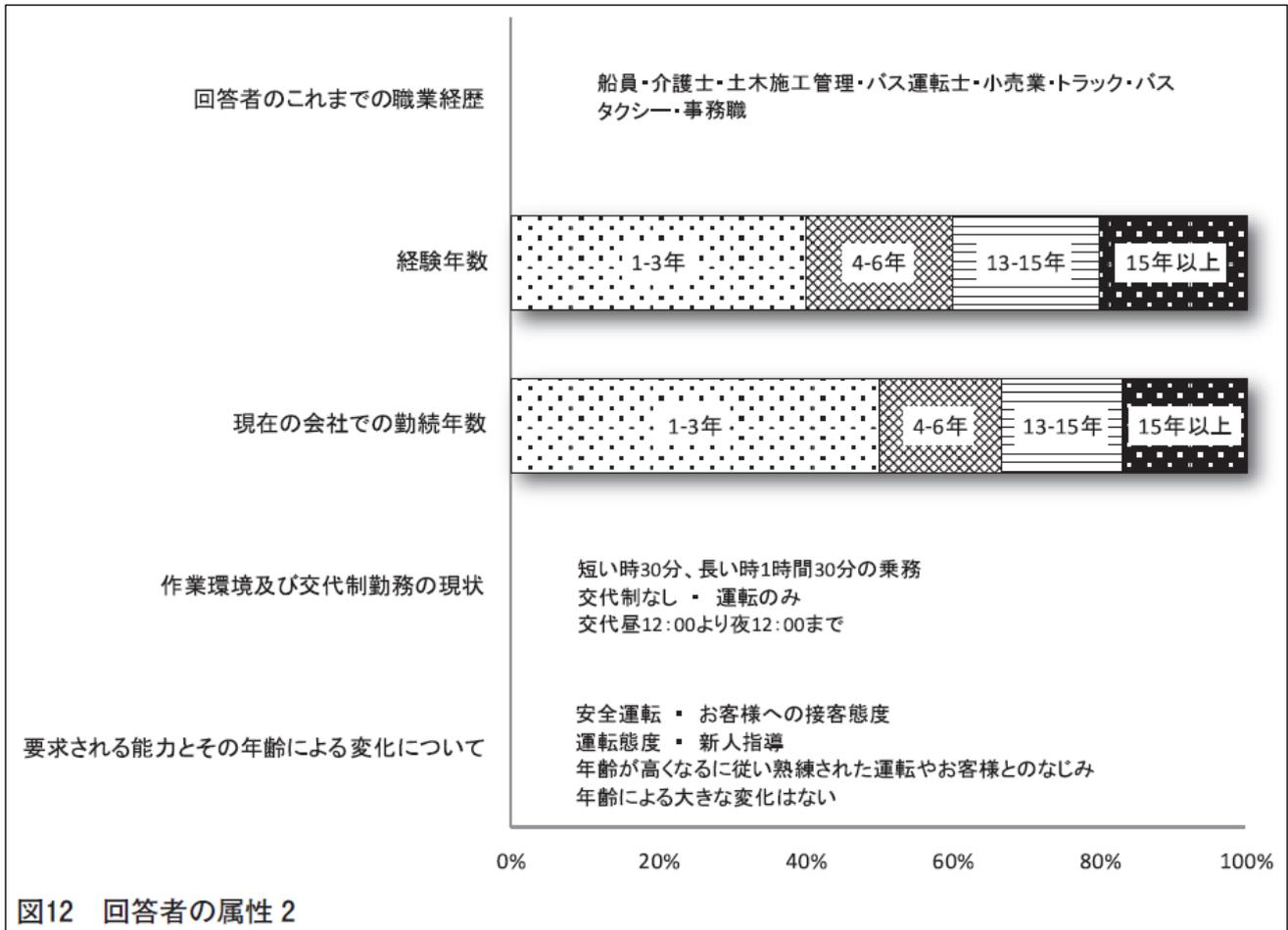
出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.84

・バス運転手の労働環境に関する研究 バス運転手と労働組合における調査

《経験年数》

[調査結果の様態]

- ・ 経験年数 13 年以上が 4 割程度ある。



出典：バス運転手の労働環境に関する研究 バス運転手と労働組合における調査 p.155

・バス運転者の労働時間等についてのアンケート

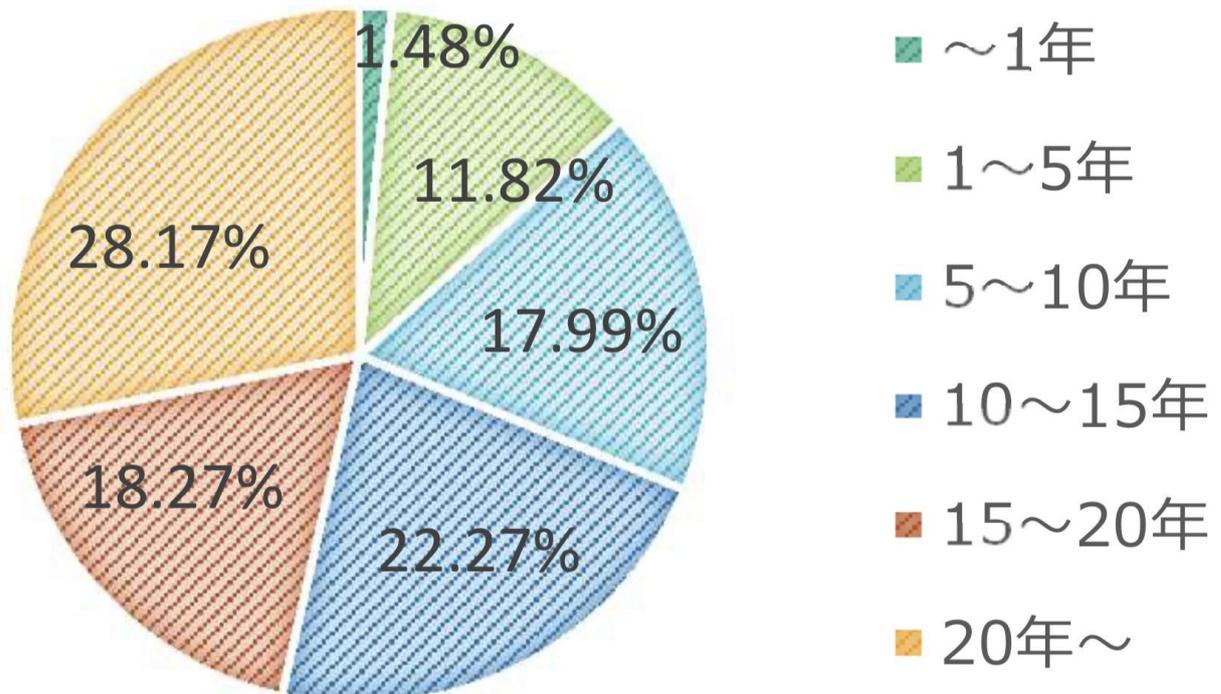
※運転者向けに勤続年数について調査は実施していない。経験年数を参考として掲載する。

《経験年数の傾向》

[調査結果の様態]

- ・ 経験年数 10 年以上が 7 割程度と多くなっており、ベテランが多く占める業種であることがうかがえる。一方 5 年未満は 1 割程度と少なくなっている。

○経験年数



※以前勤務していたバス会社での経験年数を含む、
バス運転者としての通算勤務年数

出典：バス運転者の労働時間等についてのアンケート結果 p.2

➤ 雇用形態

・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）

≪雇用形態の定義に関して≫

[調査結果の様態]

- ・本調査においては、雇用形態を「正社員」、「短時間正社員」、「パートタイマー（短時間）」、「パートタイマー（その他）」、「アルバイト」、「派遣社員」、「契約社員」、「嘱託社員」、「その他」の区分にて調査が行われている。

≪雇用形態の構成に関して≫

[調査結果の様態]

- ・正社員の比率が85.1%である。

図表 87 雇用形態【職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（％）

	調査数	正社員	短時間正社員	パートタイマー (短時間)	パートタイマー (その他)	アルバイト	派遣社員	契約社員	嘱託社員	その他	無回答
全体	4678	4172	34	35	43	90	4	147	145	8	0
	100.0	89.2	0.7	0.7	0.9	1.9	0.1	3.1	3.1	0.2	0.0
トラック運転者	3266	3078	9	5	16	34	4	86	32	2	0
	100.0	94.2	0.3	0.2	0.5	1.0	0.1	2.6	1.0	0.1	0.0
バス運転者	335	285	6	2	4	9	0	13	15	1	0
	100.0	85.1	1.8	0.6	1.2	2.7	0.0	3.9	4.5	0.3	0.0
タクシー運転者	917	677	14	22	18	41	0	43	97	5	0
	100.0	73.8	1.5	2.4	2.0	4.5	0.0	4.7	10.6	0.5	0.0

※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。
 ※短時間正社員とは、無期労働契約を結んでいる者であって、フルタイムの正社員よりも1日の所定労働時間が短い、1週間の所定労働日数が少ない者を指す。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.81

➤ 勤務シフト

- ・いずれの調査でも実施されていない。

➤ 1日の拘束時間の延長回数

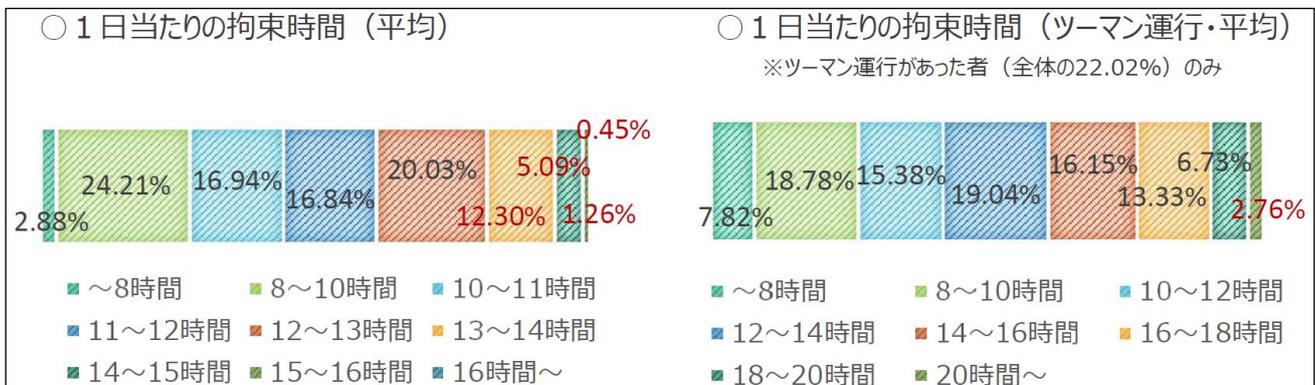
- ・いずれの調査でも実施されていない。

※運転者向け調査結果を参考として掲載

≪拘束時間の傾向≫

[調査結果の様態]

- ・ 「1日当たりの拘束時間（平均）」において、16時間超は0.45%、「1日当たりの拘束時間（ツーマン運行・平均）」において、20時間超は2.76%である。



出典：バス運転者の労働時間等についてのアンケート結果 p.4

②自動車運転者の生の声

▶ 休息期間、及び睡眠時間

- ・バス運転者の労働時間等についてのアンケート

◀ 休息期間に関して ▶

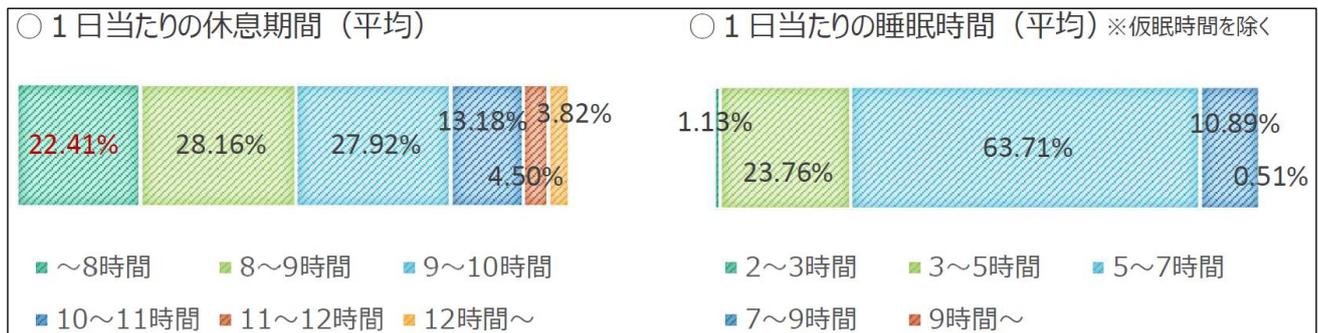
[調査結果の様態]

- ・「1日あたりの休息期間（平均）」において、改善基準告示違反の可能性のある8時間未満が22.41%ある。

◀ 睡眠時間に関して ▶

[調査結果の様態]

- ・「1日あたりの睡眠期間（平均）」において、5～7時間が63.71%と最も多い。



出典：バス運転者の労働時間等についてのアンケート結果 p.4

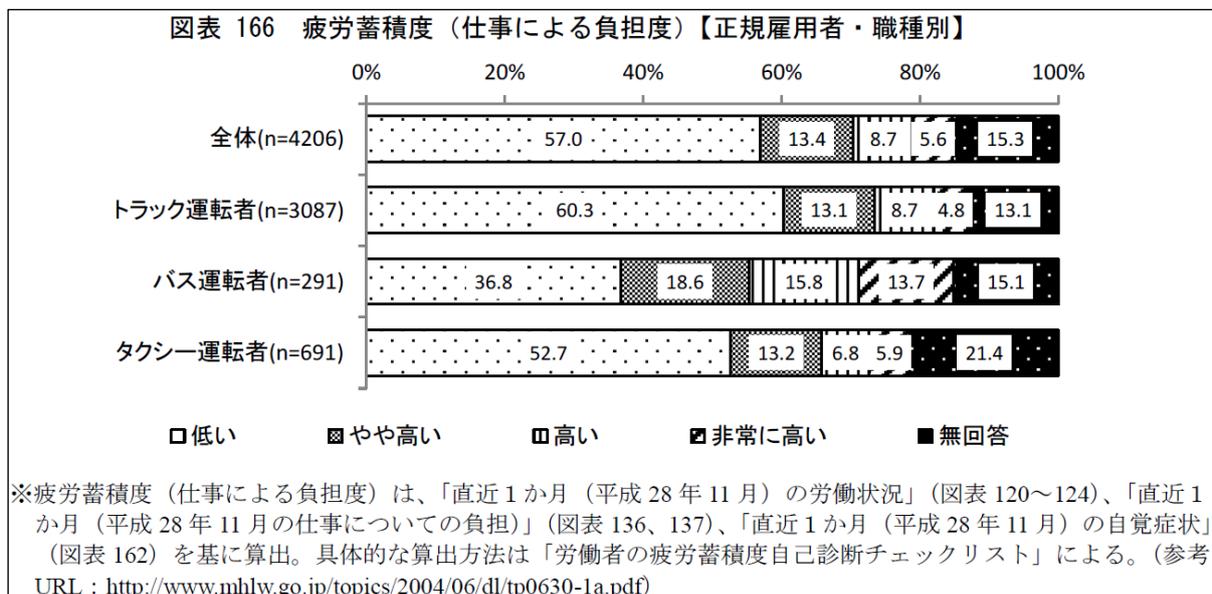
▶ 疲労蓄積状況等

- ・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

◀ 疲労蓄積度の結果について ▶

[調査結果の様態]

- ・疲労蓄積度については、「労働者の疲労蓄積度自己診断チェックリスト」を使用している。他業種に比べ、疲労蓄積度「やや高い」以上が最も多く48.1%である。



出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.137

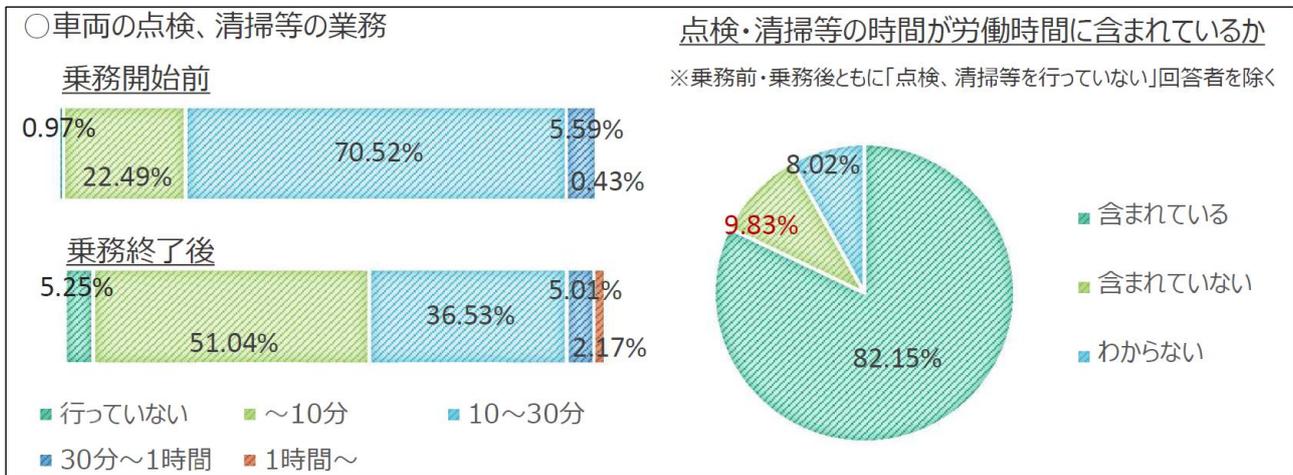
▶ 点検時間

・バス運転者の労働時間等についてのアンケート

《点検、清掃の時間に関して》

[調査結果の様態]

・乗務終了前後に30分までの点検、清掃業務のある運転者がほとんどであり、これらが労働時間に含まれているとされているのが82.15%である。



出典：バス運転者の労働時間等についてのアンケート結果 p.6

➤ 改善基準告示の認識度

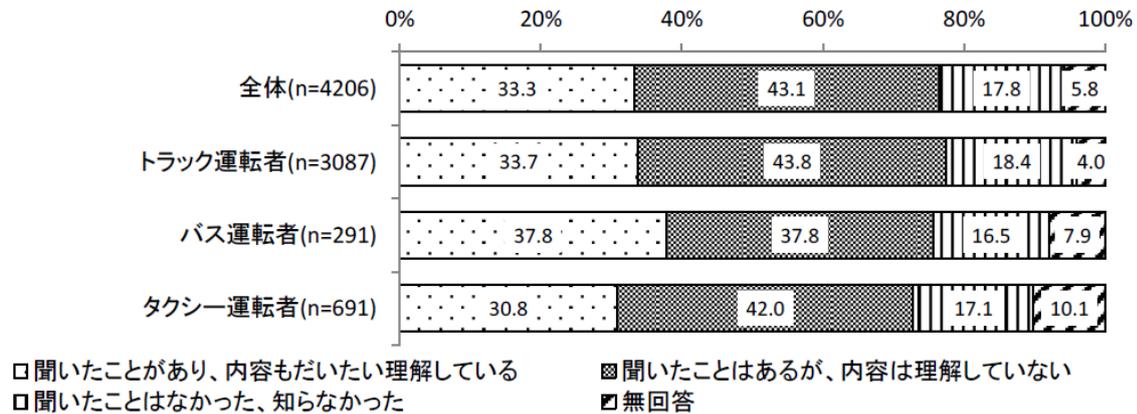
・過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）

≪改善基準告示の認知度等について≫

[調査結果の様態]

- ・「聞いたことはあり、内容もだいたい理解している」「聞いたことはあるが、内容は理解していない」が共に、37.8%である。
- ・所定外労働を含め、労働時間を「今より減らしたい」が、他の業種と比較して最も多く30.9%である。

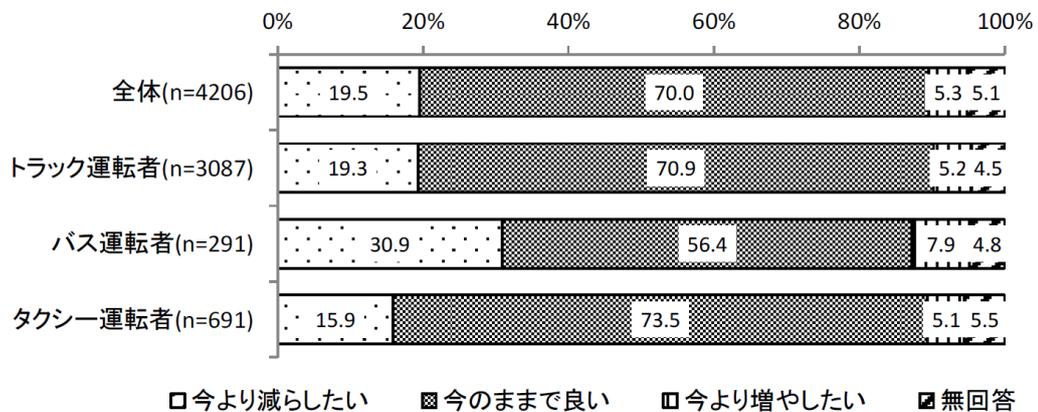
図表 176 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の認知度【正規雇用者・職種別】



※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.142

図表 125 所定外労働（早出・居残り等の残業）を含めた労働時間に対する希望【正規雇用者・職種別】



※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出典：過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書 P.106

付録 調査票

目次 -掲載順-

『』は本編記載の調査結果

- ・ 【運送業】従業員の労働時間と働き方に関する調査（企業票）・（労働者票）
『過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動車運転者）』1
- ・ 乗務員の睡眠管理に関するアンケート
『乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果』24
- ・ トラック輸送状況の実態調査票
『トラック輸送状況の実態調査』26
- ・ 賃金実態等の調査票
『2018年度版トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態』32
- ・ 2019年度「賃金・労働条件実態調査Ⅰ・Ⅱ」（全単組対象）
『賃金・労働条件報告書』38
- ・ <管理者用>改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関するアンケート
<ドライバー用>長距離ドライバーの就業実態アンケート
『改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査』63

※公開していない調査票については掲載しておりません。

目次 -業種別調査順-

『』は本編記載の調査結果

ハイヤー・タクシー関係

- ・ 【運送業】従業員の労働時間と働き方に関する調査（企業票）・（労働者票）
『過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）』1
- ・ 乗務員の睡眠管理に関するアンケート
『乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果』24
- ・ 『タクシー乗務員アンケート』（※）

トラック関係

- ・ 【運送業】従業員の労働時間と働き方に関する調査（企業票）・（労働者票）
『過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）』1
- ・ 乗務員の睡眠管理に関するアンケート
『乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果』24
- ・ トラック輸送状況の実態調査票
『トラック輸送状況の実態調査』26
- ・ 賃金実態等の調査票
『2018年度版トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態』32
- ・ 2019年度「賃金・労働条件実態調査Ⅰ・Ⅱ」（全単組対象）
『賃金・労働条件報告書』38
- ・ <管理者用>改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関するアンケート
<ドライバー用>長距離ドライバーの就業実態アンケート
『改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査』63

バス関係

- ・ 【運送業】従業員の労働時間と働き方に関する調査（企業票）・（労働者票）
『過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査（自動者運転者）』1
- ・ 乗務員の睡眠管理に関するアンケート
『乗務員の睡眠管理に関するアンケート調査結果』24
- ・ 『2018年度版（平成30年度）日本のバス事業』（※）
- ・ 『バス運転手の労働環境に関する研究 バス運転手と労働組合における調査』（※）
- ・ 『バス運転者の労働時間等についてのアンケート』（※）

※公開していない（※）の調査票については掲載していません。

平成28年度厚生労働省労働基準局委託事業
【運送業】従業員の労働時間と働き方に関する調査（企業票）

みずほ情報総研株式会社 社会政策コンサルティング部
厚生労働省労働基準局総務課過労死等防止対策推進室

○ 調査へのご協力をお願い

- ・企業で働く従業員が、過重負荷やストレスを原因として健康障害を発症することは、従業員本人・企業・社会にとって大きな損失です。
- ・本調査は、企業における従業員の勤務実態や企業の労務管理の現状を把握し、企業における有効な健康管理やメンタルヘルス対策等を明らかにすることを目的として実施するものです。
- ・調査の結果は、政府の施策立案の基礎資料として活用されるとともに、企業の皆様にとっても、従業員の健康管理・メンタルヘルス対策を検討する際の参考になるように整理いたします。
- ・本調査結果はとりまとめの上、本年4月以降に厚生労働省のホームページ上で公表する予定です。ご回答いただいた内容は取扱に十分注意し、統計的に処理するとともに、調査の目的以外での利用は致しません。また、企業名やご回答者様が特定される形で公表されることはありません。
- ・調査は、厚生労働省より委託を受けたみずほ情報総研株式会社が実施致します。
- ・ご多用のところ大変恐縮ではございますが、調査の趣旨をご理解いただき、調査にご協力いただきますようお願い申し上げます。

○ ご記入に当たって

- ・本調査は、企業を単位として行っております。特に断りのない限り、本社事業所だけでなく、支店・出張所・営業所等の全事業所を含めた企業全体についてご回答ください。
- ・あてはまる番号を○（マル）で囲んでください。
- ・数値を記入する欄で、該当するものがない場合には「0（ゼロ）」とご記入ください。
- ・特に断りのない限り、平成28年12月1日現在の状況についてお答えください。
- ・回答期限：平成29年1月23日（月）までに同封の返信用封筒（切手不要）にて、ご投函ください。

○ お問合せ先

 **みずほ情報総研株式会社**

みずほ情報総研株式会社

社会政策コンサルティング部内 「従業員労働時間と働き方に関する調査」事務局

担当： 西山・志岐・嘉藤

TEL：0120-145-277（平日：10時～17時）

FAX：03-5281-5443

★ご回答内容について照会をさせていただく場合がございますので、差し支えない範囲で、ご回答者様の連絡先をご記入ください。

★メールアドレスをご記入いただいた場合には、調査結果がまとめ次第、報告書が掲載される Web ページの URL をご案内致します。

ご氏名		電話番号	
企業名・部署名		メールアドレス	

I. 貴社の概要について

問1-1 本社所在地をご記入ください。

() 都・道・府・県

問1-2 貴社の主たる事業の業種として該当するものをお選びください。(○は1つ)

01 一般乗合旅客自動車運送業(乗合バス)	02 一般貸切旅客自動車運送業(貸切バス)
03 一般乗用旅客自動車運送業(タクシー等)	04 一般貨物自動車運送業 ^{※1} (特別積み合わせ貨物運送業を除く)(トラック)
05 特別積み合わせ貨物運送業 ^{※2} (トラック)	06 特定貨物自動車運送業 ^{※3} (トラック)
07 その他(具体的に:)	

※1 不特定の荷主の貨物を有償でトラックを使い運送する事業のうち、特別積み合わせ貨物運送業以外のもの

※2 不特定多数の荷主から集荷した貨物を、起点・終点の営業所(荷扱所)で仕分けし、営業所間で幹線輸送を定期的に行うもの(宅配便はこちらに含まれます)

※3 品目ごとに荷主などを限定して輸送するもの

問1-3 従業員数、自動車運転従事者数についてご記入ください。

	全体 ^{※1}			うち正規雇用者数 ^{※2}		
	男女計	男性	女性	男女計	男性	女性
①従業員数	人	人	人	人	人	人
②(上記①のうち)自動車運転従事者数	人	人	人	人	人	人

※1 『パート・アルバイト』、『派遣社員』等の非正規雇用従業員を含めた従業員数

※2 直接雇用であり、雇用期間に定めがなく、フルタイムの従業員

問1-4 車両の保有台数をご記入ください。

	トラック等				乗合用バス	貸切用バス	タクシー
	普通トラック ^{※1}	中型トラック ^{※2}	大型トラック ^{※3}	その他			
保有車両台数	両	両	両	両	両	両	両

※1 車両総重量5t未満

※2 車両総重量5t以上11t未満

※3 車両総重量11t以上

問1-5 従業員について、以下の事項をご記入ください。

	正規雇用者	非正規雇用者
①平均年齢(小数第二位を四捨五入して、小数第一位までご回答ください)	()歳	()歳
②平均勤続年数(小数第二位を四捨五入して、小数第一位までご回答ください)	()年	()年
③平成25、26、27年度の新規学卒者の新入社員採用者数の合計	()人	/
④上記③のうち離職者数	()人	
⑤平成25、26、27年度の新規採用者数の合計	/	()人
⑥上記⑤のうち離職者数		()人
⑦平成25、26、27年度の中途採用者数の合計	()人	/

問1-6 売上・利益・賃金の動向について、該当するものをお選びください。(それぞれについて○は1つ)

①直近3期の売上の動向	01 増加傾向	02 減少傾向	03 増減を繰り返す	04 横ばい
②前期の経常利益	01 黒字	02 赤字	03 未開業	
③前々期の経常利益	01 黒字	02 赤字	03 未開業	
④3期前の経常利益	01 黒字	02 赤字	03 未開業	
⑤直近3期の賃金の動向	01 増加傾向	02 減少傾向	03 増減を繰り返す	04 横ばい

問1-7 労働組合の有無について、該当するものをお選びください。(○は1つ)

01 従業員の過半数で組織する労働組合（過半数組合）がある	02 過半数組合ではないが組合がある
03 労働組合はない	04 その他（具体的に： _____）

II. 労働時間制度・実態について ※自動車運転従事者についてお伺いします。

問2-1 就業規則等で定められた自動車運転従事者の週所定労働時間*をご記入ください。

(1) 正規雇用者	() 時間 () 分/週
(2) 非正規雇用者	() 時間 () 分/週

※ 事業場、従業員の種類などによって異なる場合は、最も多くの従業員に適用されている週所定労働時間をご記入ください。変形労働時間制を採用している場合は、変形労働時間制の対象期間を平均した1週当たりの労働時間をご記入ください。

問2-2 時間外労働協定の締結状況についてお伺いします。

(1) 自動車運転従事者について、時間外労働協定を締結していますか。(○は1つ)

01 締結している → (2) へ	02 締結していない → 問2-3 へ
-------------------	---------------------

★ (1) で「01 締結している」とお答えいただいた方にお伺いします。

(2) 自動車運転従事者と時間外労働協定を締結している事業場について、時間外労働協定で締結している延長時間をご記入ください。(事業場によって異なる場合は、最も従業員の多い事業場についてご記入ください。)

① 1日について	() 時間/日
② 1日を超えて3か月以内の期間について (該当するものを全て選び、時間をご記入ください。)	() 時間/週 () 時間/2週
	() 時間/4週 () 時間/月
	() 時間/2か月 () 時間/3か月
③ 年間（1年間）について	() 時間/年

問2-3 休日労働に係る労使協定の締結状況についてお伺いします。

(1) 自動車運転従事者について、休日労働に係る労使協定を締結していますか。(○は1つ)

01 締結している → (2) へ	02 締結していない → 問2-4 へ
-------------------	---------------------

★ (1) で「01 締結している」とお答えいただいた方にお伺いします。

(2) 自動車運転従事者について、休日労働に係る労使協定を締結している事業場において、労働させることのできる休日の日数をご記入ください。(事業場によって異なる場合は、最も従業員の多い事業場についてご記入ください。)

() 日/月

問2-4 自動車運転従事者の労働時間の把握の方法について、該当するものをお選びください。(○は1つ)

01 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
02 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
03 従業員による自己申告に基づいて把握している
04 特に把握していない
05 その他（具体的に： _____）

問2-5 自動車運転従事者が所定外労働*を行う場合の手続きについて、該当するものをお選びください。
(○は1つ)

01	本人の意思や所属長（上司）や運行管理者の指示に関わりなく所定外労働が恒常的にある
02	事前の承認なく本人が決定できる
03	事前に本人が申請し、所属長（上司）や運行管理者が承認する
04	（本人からの申請ではなく）所属長（上司）や運行管理者が指示した場合のみ所定外労働を認める
05	その他（具体的に： _____）

※ 所定外労働とは、就業規則や労使協定、雇用契約に定められた労働時間（例：1日7時間30分）を超えた労働（早出、残業、臨時の呼び出し、休日出勤等）をいいます。

問2-6 時間外労働時間*についてお伺いします。

※ 時間外労働時間とは、法定労働時間（原則1日8時間、1週40時間）を超える労働時間をいいます。時間外手当の支払いの対象となるか否かを問いません。

(1) 平均的な月における自動車運転従事者1人当たりの月間時間外労働時間について、正規雇用者・非正規雇用者別に該当するものをお選びください。(それぞれについて○は1つ)

正規 雇用者	01	10時間以下	02	10時間超20時間以下	03	20時間超30時間以下
	04	30時間超45時間以下	05	45時間超60時間以下	06	60時間超80時間以下
	07	80時間超100時間以下	08	100時間超		
非正規 雇用者	01	10時間以下	02	10時間超20時間以下	03	20時間超30時間以下
	04	30時間超45時間以下	05	45時間超60時間以下	06	60時間超80時間以下
	07	80時間超100時間以下	08	100時間超		

(2) 昨年度（平成27年度）で、1か月の時間外労働時間が最も長かった自動車運転従事者の月間時間外労働時間について、正規雇用者・非正規雇用者別に該当するものをお選びください。(それぞれについて○は1つ)

正規 雇用者	01	10時間以下	02	10時間超20時間以下	03	20時間超30時間以下
	04	30時間超45時間以下	05	45時間超60時間以下	06	60時間超80時間以下
	07	80時間超100時間以下	08	100時間超		
非正規 雇用者	01	10時間以下	02	10時間超20時間以下	03	20時間超30時間以下
	04	30時間超45時間以下	05	45時間超60時間以下	06	60時間超80時間以下
	07	80時間超100時間以下	08	100時間超		

(3) 平成28年11月の時間外労働時間が以下に該当する自動車運転従事者数をご記入ください。

正規 雇用者	①45時間超の者の人数		()人
	②（上記①のうち）80時間超の者の人数		()人
	③（上記①のうち）100時間超の者の人数		()人
非正規 雇用者	④45時間超の者の人数		()人
	⑤（上記④のうち）80時間超の者の人数		()人
	⑥（上記④のうち）100時間超の者の人数		()人

問2-7 自動車運転従事者に所定外労働が発生するのはなぜですか。該当するものをすべてお選びください。
(○はいくつでも)

01 人員が足りないため	02 業務の繁閑の差が激しいため
03 仕事の特性上、所定外でないとできない仕事があるため (具体的に: _____)	
04 仕事の締切や納期が短いため	05 予定外の仕事が発生的に発生するため
06 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	07 残業を前提として、仕事を割り当てているため
08 従業員のノルマを高く設定しているため	09 社員間の業務の平準化ができていないため
10 会議・打ち合わせが多いため	11 従業員自身が仕事の質を高めようとしているため
12 従業員のスケジュール管理能力が不足しているため	13 従業員が周囲に気兼ねして帰りづらく感じているため
14 従業員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	15 従業員自身が、スキル・技術を磨こうと長く働くため
16 取引先から契約外の荷役作業を要請されるため	17 取引先の都合で手待ち時間が発生するため
18 欠勤した他の従業員の埋め合わせが必要なため	19 その他 (具体的に: _____)
20 所定外労働はない	

問2-8 正規雇用の状況についてお伺いします。

(1) 正規雇用の自動車運転従事者の休日労働の状況について、以下の数値をご記入ください。

①平成27年度の1人当たりの月平均休日労働日数 [※] (小数第二位を四捨五入して、小数第一位までご回答ください)	() 日/月
②平成27年度における1か月の休日労働日数が最多の者における休日労働の日数	() 日/月

※ 「過去1年間の正規雇用の自動車運転従事者の休日労働日数の合計 (延べ日数)」 ÷ 「正規雇用の自動車運転従事者数」 ÷ 12

(2) 正規雇用の自動車運転従事者の深夜業の状況について、以下の数値をご記入ください。

①所定労働時間内に深夜業が含まれる者の割合 (小数第二位を四捨五入して、小数第一位までご回答ください)	() %
②(上記①のうち) 交替勤務の割合 ^{※1} (小数第二位を四捨五入して、小数第一位までご回答ください)	() %
③企業全体の過去1年間の従業員1人当たりの月平均深夜業の回数 ^{※2} (小数第二位を四捨五入して、小数第一位までご回答ください)	() 回/月
④過去1年間で1か月の深夜業が最多の者における深夜業の回数	() 回/月

※1 「所定労働時間内に深夜業が含まれる自動車運転従事者」に占める「交替勤務」の割合 (%)

※2 「過去1年間の正規雇用の自動車運転従事者数の深夜業の合計回数 (延べ回数)」 ÷ 「正規雇用の自動車運転従事者数」 ÷ 12

(3) 正規雇用の自動車運転従事者の昨年度 (平成27年度又は平成27年) の年次有給休暇取得状況について、数値をご記入ください。

①1人当たりの平均年次有給休暇付与日数 (小数第二位を四捨五入して、小数第一位までご回答ください)	() 日
②1人当たり平均年次有給休暇取得日数 (小数第二位を四捨五入して、小数第一位までご回答ください)	() 日
③年次有給休暇取得日数が最多の者の取得日数	() 日
④年次有給休暇取得日数が最少の者の取得日数	() 日

(4) 正規雇用の自動車運転従事者に対する、年次有給休暇の計画的付与制度はありますか。(○は1つ)

01 ある →付与日数 () 日/年	02 ない	03 わからない
---------------------	-------	----------

Ⅲ. 従業員の過重労働防止のための取組について

問3-1 従業員の過重労働防止に向けた考え方についてお伺いします。

(1) 平成26年6月に「過労死等防止対策推進法」が成立し、同年11月より施行されました。貴社(人事・労務担当者)は、この法律をご存じでしたか。該当するものをお選びください。(○は1つ)

01 大まかな内容を知っていた	02 名前は知っていた	03 知らなかった
-----------------	-------------	-----------

(2) 過労死等*の防止に取り組むことは、貴社として重要な課題であると思いませんか。該当するものをお選びください。(それぞれについて○は1つ)

正規雇用者 について	01 非常に重要である →問3-2へ	02 重要である →問3-2へ
	03 あまり重要ではない →(3)へ	04 重要ではない →(3)へ
非正規雇用者 について	01 非常に重要である →問3-2へ	02 重要である →問3-2へ
	03 あまり重要ではない →(3)へ	04 重要ではない →(3)へ

※ 過労死等とは、以下を指します。
 ・業務における過重な負荷による脳血管疾患・心臓疾患を原因とする死亡
 ・業務における強い心理的負荷による精神障害を原因とする自殺による死亡
 ・死亡には至らないが、これらの脳血管疾患・心臓疾患、精神障害

★(2)で「03 あまり重要ではない」又は「04 重要ではない」とお答えいただいた方にお伺いします。

(3) 重要ではないと考える理由について、該当するものを全てお選びください。(○はいくつでも)

正規雇用者 について	01 既に十分な対策を講じているため	02 業務の性質上、過労死等が発生する可能性が低い
	03 収益の確保の方が重要であるため	04 各従業員が意識すればよい問題であるため
	05 その他(具体的に:)	
非正規雇用者 について	01 既に十分な対策を講じているため	02 業務の性質上、過労死等が発生する可能性が低い
	03 収益の確保の方が重要であるため	04 各従業員が意識すればよい問題であるため
	05 その他(具体的に:)	

問3-2 健康管理について、以下のような点は課題となっていますか。該当するものをお選びください。(それぞれについて○は1つ)

(1) 健康障害を抱える従業員の業務の見直し	01 重要な課題となっている	02 課題となっている	03 特に課題とはなっていない
(2) メンタルヘルス不調を訴える従業員の業務の見直し	01 重要な課題となっている	02 課題となっている	03 特に課題とはなっていない

問3-3 過重労働の防止に向けて実施している取組についてお伺いします。

(1) 貴社では、以下の①~⑦の負荷がかかっている従業員を把握していますか。該当するものをお選びください。(それぞれについて○は1つ)

負荷要因	具体的な基準を設け、把握している	具体的な基準はないが、極力把握に努めている	特に把握していない
①長時間労働	01	02	03
②不規則な勤務	01	02	03
③拘束時間の長い勤務	01	02	03
④出張の多い業務	01	02	03
⑤交替制勤務・深夜勤務	01	02	03
⑥特殊な作業環境(高温や低温環境・騒音)	01	02	03
⑦精神的緊張を伴う業務	01	02	03

(2) 業務上の負荷が高い従業員がいる場合、どのような対策をとっていますか。該当するものをすべてお選びください。(〇はいくつでも)

01 所属長（上司）に対策を促す	02 人員増強等により負荷削減を図る
03 休暇取得を推奨する	04 産業医や産業保健スタッフによる面談を促す
05 その他（具体的に： _____）	

(3) 過重労働の防止に向けて実施している取組について、該当するものをすべてお選びください。(〇はいくつでも)

01 産業医等による保健指導を実施している		
02 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		
03 時間外労働時間や年次有給休暇の取得率を「見える化」している		
04 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		
05 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		
06 休日の振替又は代休（代償休日）を付与している		
07 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		
08 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		
09 改善基準告示 ^{※1} や国土交通省告示 ^{※2} に関する研修を従業員に行っている		
10 全ての取引で、事前に契約内容を書面で明確にしている		
11 一定距離以上の場合は、2人乗務とする		
12 荷主・発注者との契約の見直しを行っている		
13 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		
→ (13を選ばれた企業のみ) 要請している協力内容をお選びください。(〇はいくつでも)		
14 高速道路利用料金の支払い	15 手待ち時間の短縮	16 着荷の時間指定の見直し
17 作業場での動線等の見直し	18 その他（具体的に： _____）	
19 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		
20 中間輸送（中継輸送）や共同輸送を取り入れている		
21 その他（具体的に： _____）		
22 何もしていない・対応を検討中		

※1 自動車運転従事者の、拘束時間・休息期間・運転時間・休日労働などの上限を定めた告示

※2 運転者が所属営業所に出勤（出発）してから所属営業所を退社（帰着）するまでの運行時間は、原則 144 時間以内と定めた告示

★(3)で「05 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」を選んでいただいた方にお伺いします。

(4) 貴社では、健康に関する相談又はメンタルヘルスに関する相談の件数を把握していますか。また、把握している場合、相談件数の過去3年間（平成25、26、27年度）の動向について該当するものをお選びください。(それぞれについて〇は1つ)

	相談件数の把握の有無	過去3年間の動向
①健康に関する相談	01 把握している 02 把握していない	01 増加傾向 02 横ばい 03 減少傾向
②メンタルヘルスに関する相談	01 把握している 02 把握していない	01 増加傾向 02 横ばい 03 減少傾向

(5) 過重労働の防止に向けた取組をするに当たり、どのような課題がありますか。該当するものをすべてお選びください。(○はいくつでも)

01 売上げや収益が悪化するおそれがある	02 経営層の理解が不足している
03 管理者の理解が不足している	04 一般社員の理解・協力が不足している
05 荷主・発注者の理解が不足している	06 利用者(乗客)の理解・協力が不足している
07 どのような取組を行えばよいかわからない	08 専門人材(産業医や産業保健師)を自力で社内に確保することが難しい
09 専門的なノウハウが不足している	10 人員不足のため対策を取ることができない
11 労使の取組だけでは解決できない	12 その他(具体的に:)

問3-4 健康診断の実施状況についてお伺いします。

(1) 労働安全衛生法に基づく定期健康診断の受診率は何%ですか。平成27年度の実績をご記入ください*。
(小数第二位を四捨五入して、小数第一位までご回答ください)

() %

* 年2回の受診が義務づけられている特定業務従事者は、2回受診している従業員のみをカウントしてください。なお特定業務従事者とは、深夜業を含む業務等に常時従事する労働者を指します。

(2) 実施している定期健康診断の内容等について、お答えください。

①実施している健康診断の内容について、該当するものをお選びください。(○は1つ)

01 法律で定められた内容を実施している →(3)へ	02 法律で定められた内容以上のことを実施している →②へ
-------------------------------	----------------------------------

★①で「02 法律で定められた内容以上のことを実施している」とお答えいただいた方にお伺いします。

②実施している健康診断の内容について、該当するものをお選びください。(○はいくつでも)

01 特定業務従事者以外に対して健康診断を年2回以上実施している
02 特定業務従事者に対して健康診断を年3回以上実施している
03 法律で定められた項目以外の内容を独自に実施している
04 その他(具体的に:)

(3) 再検査の通知を受けた従業員に対して、再検査の受診勧奨を行っていますか。(○は1つ)

01 行っている	02 行っていない
----------	-----------

(4) 健康診断の結果、異常の所見があった場合に、医師への意見聴取*を行っていますか。(○は1つ)

01 行っている	02 行っていない
----------	-----------

* 「医師への意見聴取」とは、労働者の就業区分(例:通常勤務、就業制限、要休業)やその具体的内容に関する意見等を、健康診断の個人票の医師等意見欄に記載してもらうこと等をいいます。

(5) 健康診断結果等を踏まえて事後措置を講じていますか。該当するものをお選びください。(○はいくつでも)

01 時間外労働の制限を行っている	02 就業場所の変更を行っている
03 仕事内容の変更(業務量の軽減を含む)を行っている	04 深夜業の回数の変更を行っている
05 休日の付与を行っている	06 保健指導を実施している
07 健康相談を実施している	08 その他(具体的に:)
09 特段の措置を講じていない	

問3-5 ストレスチェックの実施状況についてお伺いします。

- (1) 平成27年12月1日以降、全ての「常時使用する労働者^{※1}」に対して、ストレスチェック^{※2}を実施することが事業者^{※3}に法律で義務づけられました。貴社では、平成28年11月30日までにストレスチェックを実施しましたか。該当するものをお選びください。(○は1つ)

なお、この場合のストレスチェックの実施は、調査票の配布までをいいます。

01	全員に対して実施した
02	一部に対して実施した
03	実施していないが実施予定である
04	実施しておらず、今後も実施する予定はない →問3-6へ

- ※1 次のいずれの要件をも満たす者を指します(一般定期健康診断の対象者と同様です)。
 ①期間の定めのない労働契約により使用される者(期間の定めのある労働契約により使用される者であって、当該契約の契約期間が1年以上である者並びに契約期間により1年以上使用されることが予定されている者及び1年以上引き続き使用されている者を含む。)であること
 ②当該事業場において同種の業務に従事する労働者の1週間の労働時間の4分の3以上である者
 ※2 医師、保健師等による、労働者の心理的な負担の程度を把握するための検査
 ※3 ただし労働者50人未満の事業場については当分の間努力義務となっています。

★(1)において「01」～「03」のいずれかを回答いただいた方にお伺いします。

- (2) ストレスチェックの結果、ストレスが高い労働者からの申出に基づく医師による面接指導を実施しましたか。該当するものをお選びください。(○は1つ)

01	実施した、又は実施中である	02	今後実施予定である
03	実施しなかった又は実施しない予定である。		

★(1)において「01」～「03」のいずれかをお答えいただいた方にお伺いします。

- (3) ストレスチェックの結果について集団(部、課など)ごとの分析を行いましたか。該当するものをお選びください。(○は1つ)

01	実施した、又は実施中である	02	今後実施予定である
03	実施しなかった又は実施しない予定である		

問3-6 長時間労働者に対する医師による面接指導の実施状況についてお伺いします。

- (1) 面接指導対象者の設定方法について、該当するものをお選びください。(○はいくつでも)

01	1か月間の時間外・休日労働時間が100時間を超える労働者全員
02	1か月間の時間外・休日労働時間が100時間を超える労働者のうち申し出た者
03	1か月間(又は2~6か月間の平均)の時間外・休日労働時間が80時間を超え100時間未満の労働者全員
04	1か月間(又は2~6か月間の平均)の時間外・休日労働時間が80時間を超え100時間未満の労働者のうち申し出た者
05	その他(具体的に: _____)
06	設定していない

- (2) 平成27年度における、長時間労働をしている従業員に対する面接指導の実施実績について、以下の人数をご記入ください。なお同一の者が、平成27年度中に複数回、面接指導の対象となった場合、その回数をカウントしてください。(例えば、同一の者が3回面接指導の対象となった場合は3人とカウント)

①面接指導を受けた者	()人
②(上記①のうち)1か月当たりの時間外・休日労働時間が100時間超	うち()人
③(上記①のうち)1か月当たりの時間外・休日労働時間が80時間超100時間以下	うち()人
④(上記①のうち)1か月当たりの時間外・休日労働時間が80時間以下	うち()人

(3) 面接指導対象者の要件に該当する従業員全員に対して面接指導を実施しましたか。(○は1つ)

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| 01 該当者全員に対して実施した | 02 該当者のうち一部の者に対して実施した |
| 03 該当者はいたが、全く実施しなかった | 04 該当者がいないため実施しなかった |

★(3)において「02」又は「03」とお答えいただいた方にお伺いします。

(4) 面接指導対象者の要件に該当する者の一部又は全員に面接指導を実施しなかった理由をお選びください。(○はいくつでも)

- | | |
|----------------------------|------------------|
| 01 面接指導を受ける必要がないと医師が判断したため | 02 医師の確保が難しかったため |
| 03 面接時間を与えられなかったため | 04 経費がかかり過ぎるため |
| 05 その他(具体的に:) | 06 制度を知らなかったため |

(5) 面接指導の結果について、医師への意見聴取を行っていますか。(○は1つ)

- | | |
|----------|-----------|
| 01 行っている | 02 行っていない |
|----------|-----------|

(6) 面接指導結果等を踏まえて、どのような事後措置を講じていますか。該当するものをすべてお選びください。(○はいくつでも)

- | | |
|-----------------------------|--------------------|
| 01 時間外労働の制限を行っている | 02 就業場所の変更を行っている |
| 03 仕事内容の変更(業務量の軽減を含む)を行っている | 04 深夜業の回数の変更を行っている |
| 05 休日の付与を行っている | 06 保健指導を実施している |
| 07 健康相談を実施している | 08 その他(具体的に:) |
| 09 特段の措置を講じていない | |

★(1)において02又は04とお答えいただいた方に伺います。

(7) 平成27年度に時間外・休日労働時間の要件に該当する者のうち、面接指導を申し出た者の割合はどのくらいですか。該当するものをお選びください。(○は1つ)

- | | | |
|------------------------------|----------------|---------------|
| 01 20%以下 | 02 20%超 40%以下 | 03 40%超 60%以下 |
| 04 60%超 80%以下 | 05 80%超 100%未満 | 06 100%(全員) |
| 07 時間外・休日労働時間の要件に該当する者がいなかった | | |

IV. 休職・退職の状況について

問4 病気による休職者数^{※1}と退職者数^{※2}について、貴社で把握している範囲で結構ですので、それぞれ的人数をご記入ください。また、それぞれの過去3年間(平成25、26、27年度)の動向^{※3}について、該当するものをお選びください。(それぞれについて○は1つ)

(1) 病気による休職者数と過去3年間の動向

		休職者数 ^{※1}	過去3年間の動向 ^{※3}
正規 雇用者	①病気による休職者	()人	01 増加傾向 02 横ばい 03 減少傾向
	②(上記①のうち)脳・心臓疾患	()人	01 増加傾向 02 横ばい 03 減少傾向
	③(上記①のうち)精神障害等 ^{※4}	()人	01 増加傾向 02 横ばい 03 減少傾向
非正規 雇用者	④病気による休職者	()人	01 増加傾向 02 横ばい 03 減少傾向
	⑤(上記④のうち)脳・心臓疾患	()人	01 増加傾向 02 横ばい 03 減少傾向
	⑥(上記④のうち)精神障害等 ^{※4}	()人	01 増加傾向 02 横ばい 03 減少傾向

(2) 病気による退職者数と過去3年間の動向

		退職者数 ^{※2}	過去3年間の動向 ^{※3}		
正規 雇用者	①病気による退職者	() 人	01 増加傾向	02 横ばい	03 減少傾向
	②(上記①のうち)脳・心臓疾患	() 人	01 増加傾向	02 横ばい	03 減少傾向
	③(上記①のうち)精神障害等 ^{※4}	() 人	01 増加傾向	02 横ばい	03 減少傾向
非正規 雇用者	④病気による退職者	() 人	01 増加傾向	02 横ばい	03 減少傾向
	⑤(上記④のうち)脳・心臓疾患	() 人	01 増加傾向	02 横ばい	03 減少傾向
	⑥(上記④のうち)精神障害等 ^{※4}	() 人	01 増加傾向	02 横ばい	03 減少傾向

※1 「平成28年12月1日現在」の病気による休職者数をご記入ください。

※2 「平成27年4月～平成28年3月」の病気による退職者数をご記入ください。

※3 「平成25、26、27年度」を振り返っていただき、病気による休職者数・退職者数の傾向をご記入ください。

※4 精神障害のほか、精神障害以外のメンタルヘルス不調も含まれます。

V. 過重労働の防止に向けて

問5 仕事と生活を調和させ、健康で充実して働き続けることのできる社会を実現するためには、どのような取組が必要だと思いますか。ご自由にご意見をご記入ください。

VI. 商慣行、経営環境等について

問6-1 貴社では、業務量に比べて人手は足りていると感じますか。また、過去3年間(平成25、26、27年度)の傾向について、該当するものをお選びください。(それぞれについて○は1つ)

職種	業務量に比した人員不足感			過去3年間の人員不足感の傾向 [※]		
①自動車運転従事者	01 過剰	02 適正	03 不足	01 増加	02 不変	03 減少
②配車係	01 過剰	02 適正	03 不足	01 増加	02 不変	03 減少
③運行管理者	01 過剰	02 適正	03 不足	01 増加	02 不変	03 減少
④その他事務職員等	01 過剰	02 適正	03 不足	01 増加	02 不変	03 減少

※ 「増加」は人員不足感が増していること、「減少」は人員不足感が減っていることを意味します。

問6-2 従業員の人材確保・離職防止に向けた取組や、従業員への教育・研修などの取組を実施していますか。取り組んでいる場合は、その内容についてもご記入ください。(それぞれについて○は1つ)

(1) 人材確保・離職防止の取組	01 実施している (具体的に:) 02 実施していない
(2) 従業員への教育・研修などの取組	01 実施している (具体的に:) 02 実施していない

問6-3 過去3年間（平成25、26、27年度）に労働基準監督署又は地方運輸局から監督、監査（調査）を受けたことはありますか。（○はいくつでも）

01 労働基準監督署から監督を受けた	02 地方運輸局から監査（調査）を受けた
03 いずれも受けていない	04 分からない

一般乗用旅客自動車運送業（タクシー等）の企業様への質問は以上です。
ご協力ありがとうございました。

**★引き続き、一般貨物自動車運送事業（トラック）の企業様は問6-4を、
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）の企業様
は問6-5をお答えください。**

問6-4 トラック運送の商慣行・経済状況等についてお伺いします。

（1）実運送を自社で担っている取引（平成27年度）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をお答えください。

1番目（元請）	2番目（一次下請け）	3番目以降（二次下請け以降）
（ ）%	（ ）%	（ ）%

※ 合計が100%になるように空欄に数字を記載してください。

（2）赤字が発生しない水準の運賃・料金を収受できている取引はどの程度ありますか。取引件数に占めるおおよその割合をお答えください。（○は1つ）

01 20%以下	02 20%超 40%以下	03 40%超 60%以下	04 60%超 80%以下
05 80%超 100%未満	06 100%		

（3）取引慣行として、荷主から要請される事項又は荷主の都合で発生する事項について、該当するものすべてをお選びください。（○はいくつでも）

01 契約外の検品・商品の仕分け等の附随作業を要請される	02 契約外の荷役作業を要請される
03 契約外の付加的な運送を要請される	04 無理な到着時間を要請される
05 理不尽に損賠賠償の負担・物品の購入を要請される	06 荷主の都合で出入荷で手待ち時間が発生する
07 その他（具体的に： ）	

問6-5 乗合バス・貸切バスによる輸送の経営状況等についてお伺いします。

（1）赤字が発生しない水準の運賃・料金を収受できている取引はどの程度ありますか。取引件数に占めるおおよその割合をお答えください。（○は1つ）

01 20%以下	02 20%超 40%以下	03 40%超 60%以下	04 60%超 80%以下
05 80%超 100%未満	06 100%		

（2）以下の①～③について、過去3年間（平成25、26、27年度）の状況をお選びください。（それぞれについて○は1つ）

①始発便の時間	01 遅くなった	02 変わらない	03 早まった
②最終便の時間	01 遅くなった	02 変わらない	03 早まった
③運行本数	01 増えた	02 変わらない	03 減った

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

平成28年度厚生労働省労働基準局委託事業
【運送業】従業員の労働時間と働き方に関する調査（労働者票）

みずほ情報総研株式会社 社会政策コンサルティング部
 厚生労働省労働基準局総務課過労死等防止対策推進室

○ 調査へのご協力をお願い

- ・近年、労働者が長時間労働やストレスを原因として健康障害を発症することが、社会にとって大きな問題となっています。一方、労働者の過重労働の状況や、過重労働の健康への影響等の実態は、必ずしも十分に把握されていません。
- ・そこで、過重労働等に関する実態を把握することを目的として労働時間と働き方に関するアンケート調査を行うこととなりました。
- ・調査結果は、過重労働等の防止対策の推進に向けた貴重な検討資料として活用されます。
- ・本調査結果はとりまとめの上、本年4月以降に厚生労働省のホームページ上で公表する予定です。ご回答いただいた内容は取扱に十分注意し、統計的に処理するとともに、調査の目的以外での利用は致しません。また、ご所属先やご回答者様が特定される形で公表されることはございません。
- ・ご自身のありのままの状況をご回答ください。
- ・回答はあくまで任意であり、協力しないことによって不利益を被ることはございません。
- ・調査は、厚生労働省より委託を受けたみずほ情報総研株式会社が実施致します。

○ ご記入に当たって

- ・あてはまる番号を○（マル）で囲んでください。
- ・数値を記入する欄で、該当するものがない場合には「0（ゼロ）」とご記入ください。
- ・特に断りのない限り、平成28年12月1日現在の状況についてお答えください。

○ 回収方法

- ・お手数をおかけいたしますが、**平成29年1月23日（月）**までに、ご自身で返信用封筒（切手不要）に封入の上、ご自身でポストに投函してください。

○ お問い合わせ先

MIZUHO みずほ情報総研株式会社

社会政策コンサルティング部内 「従業員の労働時間と働き方に関する調査」事務局
 担当： 西山・志岐・嘉藤
 TEL：0120-145-277（平日：10時～17時）
 FAX：03-5281-5443

I. あなたご自身について

問1 あなたの性別・年齢をお答えください。

(1) 性別	01 男性	02 女性
(2) 年齢	() 歳	

問2 あなたの雇用形態をお答えください。（○は1つ）

01 正社員（フルタイム）	02 短時間正社員 ^{※1}	03 パートタイマー（短時間） ^{※2}
04 パートタイマー（その他）	05 アルバイト	06 派遣社員
07 契約社員	08 嘱託社員	09 その他（具体的：)

※1 無期労働契約を結んでいる者であって、フルタイムの正社員よりも1日の所定労働時間が短いか、1週間の所定労働日数が少ない者

※2 フルタイムの正社員よりも1日の所定労働時間が短いか、1週間の所定労働日数が少ない者（※1を除く）

問3 現在の勤務先（法人）での勤務年数、及び自動車運転従事者（ドライバー）としての通算経験年数*をお答えください。

(1) 現在の勤務先の勤務年数	()年()か月
(2) ドライバーとしての通算経験年数	()年()か月

※ 仕事として自動車運転に従事している経験年数をお答えください。仕事外（家庭など）での運転は含みません。

問4 最終学歴をお答えください。（○は1つ）

01 中学校卒	02 高等学校卒	03 短期大学・高等専門学校卒
04 大学卒	05 大学院修了	06 その他

問5 配偶者の有無をお答えください。配偶者がいる場合、配偶者の就業状況について、最も近いものをお答えください。（それぞれについて○は1つ）

(1) 配偶者の有無	01 あり →(2)へ	02 なし →問6へ
(2) 配偶者の就業状況	01 収入のある仕事をしている（フルタイム） 02 収入のある仕事をしている（パートタイム） 03 収入のある仕事はしていない	

問6 子どもの有無をお答えください。（○はいくつでも）

01 就学前の子どもがいる	02 小学生の子どもがいる	03 中学生の子どもがいる
04 高校生以上の在学中の子どもがいる	05 学校を卒業した子どもがいる	06 その他の子どもがいる
07 子どもはいない		

問7 育児休業制度の利用の有無をお答えください。（○は1つ）

01 利用している	02 利用していない
-----------	------------

問8 介護の状況をお答えください。（○はいくつでも）

01 介護をしている（同居）	02 介護をしている（別居）	03 介護はしていない
----------------	----------------	-------------

問9 介護休業制度利用の有無をお答えください。（○は1つ）

01 利用している	02 利用していない
-----------	------------

問10 主たる家計の維持（支持）者をお答えください。（○は1つ）

01 あなたご自身	02 あなた以外の家族・親族	03 その他
-----------	----------------	--------

問11 主に従事している仕事をお選びください。複数の仕事に従事している場合は、最も従事している時間が長い仕事をお選びください。（○は1つ）

トラック	01 泊付き貨物輸送のトラック運転者	02 日帰り貨物輸送のトラック運転者
	03 泊付き及び日帰りの両方を担当するトラック運転者	
	04 その他のトラック運転者（具体的に：)	
バス	05 路線バス（都市内）の運転者	06 長距離路線バス（都市間）の運転者
	07 貸切観光用バスの運転者	08 その他のバス運転者（具体的に：)
タクシー	09 タクシー運転者	10 ハイヤー運転者

問 12 あなたの賃金・収入についてお伺いします。

(1) あなたご自身の平成 27 年度(平成 27 年 4 月～平成 28 年 3 月)の収入をお答えください。(○は 1 つ)

01 100 万円未満	02 100 万円以上 130 万円未満	03 130 万円以上 200 万円未満
04 200 万円以上 400 万円未満	05 400 万円以上 600 万円未満	06 600 万円以上 800 万円未満
07 800 万円以上 1,000 万円未満	08 1,000 万円以上	09 分からない

(2) あなたに適用されている賃金体系についてお伺いします。

①あなたに適用されている賃金体系をお選びください。(○は 1 つ)

01 固定給(基本給)のみ →問 13 へ	02 固定給(基本給)と歩合給・各種手当 →(3)・(4)へ	03 歩合給のみ(完全歩合給) →(3)へ
--------------------------	-----------------------------------	--------------------------

★(2)で「02 固定給(基本給)と歩合給・各種手当」又は「03 歩合給のみ(完全歩合給)」とお答えいただいた方にお伺いします。

(3) 歩合給について、累進歩合制度*が適用されていますか。(○は 1 つ)

01 適用されている	02 適用されていない
------------	-------------

* 運賃収入の高低によって、歩合率(歩率)が一気に変動する制度をいいます。例えば、「1か月の全運賃収入が40万円以下であれば、固定給と全運賃収入の40%の合計が賃金となり、1か月の運賃収入が40万円を超えると、固定給と全運賃収入の50%の合計が賃金になる」賃金体系が挙げられます。

★(2)で「02 固定給(基本給)と歩合給・各種手当」とお答えいただいた方にお伺いします。

(4) 賃金に占める固定給(基本給)の割合はどの程度ですか。(○は 1 つ)

01 20%未満	02 20%以上 40%未満	03 40%以上 60%未満
04 60%以上 80%未満	05 80%以上	

問 13 労働組合加入の有無をお答えください。(○は 1 つ)

01 労働組合があり、加入している
02 労働組合はあるが、加入していない
03 労働組合はないが、会社と労働条件等を話し合う従業員組織がある
04 労働組合も、会社と労働条件等を話し合う従業員組織もない
05 分からない

II. あなたの働き方について

問 14 あなたに適用されている勤務時間制度をお答えください。(○は 1 つ)

01 通常の勤務時間制度	02 変形労働時間制*	03 その他(具体的に:)
--------------	-------------	----------------

* 1か月単位の変形労働時間制や1年単位の変形労働時間制などがあります。

<1か月単位の変形労働時間制>(労働基準法第32条の2)

労使協定又は就業規則等において定めることにより、1か月以内の一定の期間を平均し、週所定労働時間が40時間を超えない範囲内において、1日8時間又は1週40時間の法定労働時間を超えて労働させることができる制度。

<1年単位の変形労働時間制>(労働基準法第32条の4)

労使協定により、1か月を超え、1年以内の一定期間を平均し、週所定労働時間が40時間を超えない範囲内において、1日8時間又は1週40時間の法定労働時間を超えて労働させることができる制度。

問 15 交替制勤務^{※1}・深夜勤務^{※2}の有無をお答えください。(○はいくつでも)

01 交替制勤務がある	02 深夜勤務がある	03 いずれも該当しない
-------------	------------	--------------

※1 交替制勤務とは、勤務時間帯が複数あり、組ごと又は労働者ごとに勤務時間帯が周期的に交替する業務をいいます。組ごと又は労働者ごとに勤務時間帯が固定されている場合は、交替制勤務には該当しません。

※2 深夜勤務とは、午後10時から午前5時の業務（一部分がこの時間帯にかかる場合も含む）をいいます。(労働基準法第37条)

問 16 1週間当たりの所定労働時間[※]をお答えください。

() 時間/週

※ 会社の就業規則などで決められた労働時間をいいます。法律では原則、1日に8時間、1週間に40時間を超えて労働させてはならないとしています。

例) 平日5日間、9時～17時30分(昼休憩1時間)勤務の場合、所定労働時間は7.5時間/日、37.5時間/週。

問 17 あなたの労働時間について、過去1年間(平成27年12月～平成28年11月)を振り返っていただき、当てはまるおおよその値をご記入ください。なお1日とは「始業から起算した24時間」を指します。

	(1) 平均的な1か月 又は1日	(2) 最も拘束時間が長 かった1か月又は1日
① 1か月の拘束時間 ^{※1}	約 () 時間	約 () 時間
② 1か月の労働時間 ^{※2} (時間外労働、休日労働時間を含む)	約 () 時間	約 () 時間
③ 1日の拘束時間	約 () 時間	約 () 時間
④ 1日の運転時間	約 () 時間	約 () 時間
⑤ 連続運転時間	約 () 時間	約 () 時間

※1 拘束時間とは、始業から終業までの時間を意味し、休憩時間(仮眠時間を含む)を含めた時間のことをいいます。

※2 労働時間には、運転時間、整備時間、手待ち時間(荷待ち、客待ちなど)など、休憩時間以外の時間が含まれます。(拘束時間から休憩時間(仮眠時間を含む)を除いた時間です。)

問 18 過去1年間(平成27年12月～平成28年11月)を振り返っていただき、

- (1) 平均的な1か月当たりの深夜勤務回数[※]をご記入ください。
 (2) 最も深夜勤務回数の多かった月と、その月の深夜勤務回数[※]をご記入ください。

(1) 平均的な1か月の 深夜勤務回数	(2) 最も深夜勤務回数の多かった月の深夜勤務回数	
() 回/月	深夜勤務回数が最多だった月(1月～12月から選び記入)	() 月
	上記の月における深夜勤務回数	() 回/月

※ 午後10時から午前5時の業務(一部分がこの時間帯にかかる場合も含む)。(労働基準法第37条)
 残業により午後10時から翌午前5時の間に働いた場合も計上してください。

問 19 あなたに適用されている週休日をお答えください。

01 4週4休	02 4週5休	03 4週6休	04 4週7休
05 4週8休	06 その他(具体的に:)		

問 20 過去1年間(平成27年12月～平成28年11月)を振り返っていただき、

- (1) 平均的な1か月当たりの休日出勤回数[※]をご記入ください。
 (2) 最も休日出勤回数の多かった月と、その月の休日出勤回数[※]をご記入ください。

(1) 平均的な1か月の 休日出勤回数	(2) 最も休日出勤回数が多かった月における休日出勤回数	
() 回/月	休日出勤回数が最多だった月(1月～12月から選び記入)	() 月
	上記の月における休日出勤回数	() 回/月

※(回答例) 週休2日制(4週8休)の企業であって、概ね月4日は休日出勤をしている場合: 4回/月
 週休2日制(4週8休)の企業であって、休日出勤が全くなかった場合: 0回/月

問 21 所定外労働（早出・居残り等の残業）が発生する理由をお答えください。（○はいくつでも）

- | | |
|--|--------------------------|
| 01 人員が足りないため | 02 業務の繁閑の差が激しいため |
| 03 仕事の特性上、所定外でないとできない仕事があるため（具体的に：_____） | |
| 04 仕事の締切や納期が短いため | 05 予定外の仕事が突発的に発生するため |
| 06 後輩や同僚の指導を通常業務と共に担当しているため | 07 残業を前提に、仕事を割り当てられているため |
| 08 高いノルマが課せられているため | 09 社員間の業務の平準化ができていないため |
| 10 会議・打ち合わせが多いため | 11 仕事の質にこだわりがあるため |
| 12 スケジュール管理能力が不足しているため | 13 周囲に気兼ねして帰りづらいため |
| 14 残業手当等を増やし、収入を確保するため | 15 スキル・技術を磨くため |
| 16 取引先から契約外の荷役作業を要請されるため | 17 取引先の都合で手待ち時間が発生するため |
| 18 欠勤した他の従業員の埋め合わせが必要なため | 19 その他（具体的に：_____） |
| 20 所定外労働はない | |

問 22 労働時間の把握方法についてお伺いします。

（1）あなた自身の労働時間はどのように把握されているかをお答えください。（○は1つ）

- | |
|--|
| 01 タイムカードやICカード、運行記録計などの客観的な方法で把握されている |
| 02 上司等によって直接始業時刻や終業時刻が確認されている |
| 03 あなた自身による自己申告に基づいて把握されている |
| 04 特に把握されていない |
| 05 その他（具体的に：_____） |

★（1）で「01」～「03」とお答えいただいた方にお伺いします。

（2）前問の方法において、あなたの実労働時間は正確に把握されていますか。（○は1つ）

- | |
|-------------------------|
| 01 実労働時間は正確に把握されている |
| 02 実労働時間は概ね正確に把握されている |
| 03 実労働時間はあまり正確に把握されていない |
| 04 実労働時間は全く把握されていない |

※ 実労働時間とは、早出・居残り（残業）を含む実際の労働時間の合計を指します。賃金の支払いの有無を問いません。

★（2）で「03」又は「04」とお答えいただいた方にお伺いします。

（3）あなたの実労働時間が、会社に正確に把握されていない理由をお答えください。（○は1つ）

- | |
|--------------------------------|
| 01 上司から記録する実労働時間を調整するよう指示されるから |
| 02 自分自身で記録する実労働時間を調整するから |
| 03 その他（具体的に：_____） |

問 23 過去1年間（平成27年12月～平成28年11月）において、サービス残業をせざるを得ないことはありましたか。（○は1つ）

- | | |
|-----------------------|---------|
| 01 あった →平均（_____）時間/月 | 02 なかった |
|-----------------------|---------|

問 24 直近 1 か月間（平成 28 年 11 月）の状況についてお伺いします。①～⑤のそれぞれについて、最も近いものをお選びください。（それぞれについて○は 1 つ）

① 1 か月の時間外労働	01 ない又は適当	02 多い	03 非常に多い
② 不規則な勤務（予定の変更、突然の仕事）	01 少ない	02 多い	
③ 出張に伴う負担（頻度・拘束時間・時差など）	01 ない又は小さい	02 大きい	
④ 深夜勤務に伴う負担	01 ない又は小さい	02 大きい	03 非常に大きい
⑤ 休憩・仮眠の時間数及び施設	01 適切である	02 不適切である	

問 25 所定外労働（早出・居残り等の残業）を含めた労働時間に対する希望をお答えください。（○は 1 つ）

01 今より減らしたい	02 今のままで良い	03 今より増やしたい
-------------	------------	-------------

問 26 あなたの職場ではハラスメント※がありますか。（○はいくつでも）

01 ハラスメントを受けている	02 自分以外の職員がハラスメントを受けている
03 ハラスメントはない	

※ ハラスメントとは、嫌がらせやいじめ、相手側の意に反する不適切な発言、行為等を行うことによって、相手側に屈辱や精神的苦痛を感じさせたり、不快な思いをさせたりすることをいいます。

問 27 客・荷主などからの理不尽な要求・クレームに苦慮することは、どの程度ありますか。（○は 1 つ）

01 よくある	02 たまにある	03 あまりない	04 ほぼない
---------	----------	----------	---------

問 28 あなたの仕事について、最も当てはまるものをお選びください。（それぞれについて○は 1 つ）

	そうだ	まあそうだ	やや違う	違う
(1) 非常にたくさんの仕事をしなければならない	01	02	03	04
(2) 時間内に仕事が処理しきれない	01	02	03	04
(3) 一生懸命働かなければならない	01	02	03	04
(4) 自分のペースで仕事ができる	01	02	03	04
(5) 自分で仕事の順番・やり方を決めることができる	01	02	03	04
(6) 職場の仕事の方針に自分の意見を反映できる	01	02	03	04

問 29 現在の職場の上司や同僚について最も当てはまるものをお選びください。（それぞれについて○は 1 つ）

	非常に	かなり	多少	全くない
(1) 上司に気楽に話ができる	01	02	03	04
(2) 職場の同僚に気軽に話ができる	01	02	03	04
(3) 上司が困った時に、頼りになる	01	02	03	04
(4) 職場の同僚が困った時に、頼りになる	01	02	03	04
(5) 上司に個人的な問題を相談した時に、話を聞いてくれる	01	02	03	04
(6) 職場の同僚に個人的な問題を相談した時に、話を聞いてくれる	01	02	03	04

問 30 次の（1）、（2）の別に、該当するものをお選びください。（それぞれについて○は 1 つ）

	小さい	大きい	非常に大きい
(1) 仕事についての精神的負担	01	02	03
(2) 仕事についての身体的負担	01	02	03

問 31 現在の仕事の継続意思についてお答えください。

(1) 今の職場で、今後も働き続けたいと思いますか。最も近いものをお選びください。(○は1つ)

01 思う →問 32 へ	02 思わない →(2) へ
---------------	----------------

★(1)で「02 思わない」とお答えいただいた方にお伺いします。

(2) 具体的な理由について、該当するものをお選びください。(○はいくつでも)

01 収入が低い	02 労働時間・拘束時間が長い
03 休みが少ない	04 職場内の人間関係になじめない
05 身体的な健康状態がすぐれない	06 精神的な健康状態がすぐれない
07 自分の持つ経験やスキルを發揮できない	08 経験やスキルの向上につながらない
09 社会保険がない又は十分でない	10 身分が安定しない
11 将来のキャリアパスが見えてこない	12 家庭の事情のため(13を除く)
13 家族等の介護のため	14 その他(具体的に:)

問 32 平成 27 年 12 月～平成 28 年 11 月の間の工作中(運転中や荷扱い中)に、人身事故^{※1}やヒヤリハット^{※2}を経験したことはありますか(○は1つ)。経験がある場合には、それぞれの回数についてもお答えください。

(1) 人身事故 ^{※1}	01 ある → () 回/年	02 ない
(2) ヒヤリハット ^{※2}	01 ある → 約 () 回/年	02 ない

※1 車両等の交通による人の死傷

※2 交通事故や作業中に怪我をしそうになりかけて、「ヒヤリ」としたり「ハッ」としたりすること

問 33 職場関係者以外で、あなたの周りに仕事に関する悩みや相談を聞いてくれる人はいますか。(○は1つ)

(1) 仕事に関する悩みや相談を聞いてくれる家族	01 いる	02 いない
(2) 仕事に関する悩みや相談を聞いてくれる友人	01 いる	02 いない

Ⅲ. 休暇の取得状況について

問 34 年次有給休暇の付与日数・取得日数についてお答えください。

(1) 平成 27 年度(平成 27 年 4 月～平成 28 年 3 月)又は平成 27 年の年間新規付与日数^{※1}(前年度からの繰り越し分を除く。)をお答えください。

(2) 平成 27 年度(平成 27 年 4 月～平成 28 年 3 月)又は平成 27 年にあなたが取得した年次有給休暇の日数^{※2}をお答えください。

(1) 平成 27 年度の年間新規付与日数	(2) 平成 27 年度の取得日数
() 日	() 日

※1 年次有給休暇が付与されていない場合は「0」と記入してください。

※2 取得日数がない場合は「0」と記入してください。

問 35 年次有給休暇の主な取得理由をお答えください。(○はいくつでも)

01 体調不良のため	02 自身の通院のため	03 家族の介護や看護のため
04 家事・育児のため	05 子どもの行事参加のため	06 休養やレジャー、余暇のため
07 趣味・稽古事のため	08 仕事に関する自己啓発のため	09 その他(具体的に:)

問 36 年次有給休暇を取得しにくい理由をお答えください。(○はいくつでも)

01 職場の同僚等に迷惑になるため	02 仕事量が多く取得する余裕がないため
03 休む間に引き継いでくれる人がいないため	04 周囲の人が取得しておらず、取りにくいいため
05 上司が年休取得に対して消極的であるため	06 査定や人事考課への影響が心配であるため
07 病気や急用対応に残しておきたいため	08 その他 (具体的に:)

IV. あなたの生活等について

問 37 昨年度 (平成 27 年 4 月～平成 28 年 3 月)、勤め先において定期健康診断[※]を受診しましたか。(○は 1 つ)

01 受診した	02 受診していない
---------	------------

※ 次に挙げるもののみ受診した場合は「02 受診していない」とご回答ください。
がん検診、妊産婦健診、歯の健康診査、病院や診療所で行う診療としての検査。

問 38 長時間労働者 (時間外・休日労働時間が一定の基準を超える労働者等) を対象とした医師による面接指導の実施状況についてお答えください。

(1) 昨年度 (平成 27 年 4 月～平成 28 年 3 月)、勤め先において長時間労働者を対象とした医師による面接指導を受けましたか。(○は 1 つ)

01 受けた	02 受けなかった → (2) へ
--------	-------------------

★ (1) で「02」とお答えいただいた方にお伺いします。 ←

(2) 面接指導を受けなかった理由は何ですか。最も当てはまる理由をお選びください。(○は 1 つ)

01 面接指導の要件を満たす長時間労働がなかったため
02 長時間労働はあったが、勤め先が面接指導を実施していなかったため
03 長時間労働はあったが、業務が忙しく面接指導を受ける時間がとれなかったため
04 長時間労働はあったが、疲労の蓄積を感じていなかったため
05 長時間労働はあったが、面接指導を受けても就業上の措置 (時間外労働の制限等) が期待できなかったため
06 長時間労働はあったが、面接指導を受けたことによる不利益取扱いに不安があったため
07 長時間労働はあったが、面接指導結果等の情報管理にプライバシー面で不安があったため
08 自らの時間外・休日労働の時間数を確認できる仕組みがなかったため
09 その他 (具体的に:)

問 39 あなたは現在、脳血管疾患や心臓疾患、精神障害等[※]の疾患を有していますか。差し支えない範囲でご回答ください。(○はいくつでも)

01 脳血管疾患を有している	02 心臓疾患を有している
03 精神障害等 [※] を有している	04 その他の疾患を有している (具体的に:)
05 特に疾患は有していない	

※ 精神障害のほか、精神障害以外のメンタルヘルス不調も含まれます。

- 問 40 過去1年間（平成27年12月～平成28年11月）を振り返っていただき、
 (1) 平均的な「勤務日1日」の生活時間※1をご記入ください。
 (2) 平均的な「休日1日」の生活時間※2をご記入ください。

	(1)勤務日1日	(2)休日1日
①通勤時間(往復)	()時間()分	—
②家事労働	()時間()分	()時間()分
③睡眠	()時間()分	()時間()分

※1 過去1年間（平成27年12月～平成28年11月）を振り返っていただき、仕事のある日の平均的な1日の生活時間をご記入ください。
 ※2 過去1年間（平成27年12月～平成28年11月）を振り返っていただき、休日の平均的な1日の生活時間をご記入ください。

- 問 41 勤務日における睡眠時間についてお伺いします。
 (1) 勤務日における睡眠時間は足りていますか。(○は1つ)
 (2) 上記(1)で「03 どちらかと言えば足りていない」又は「04 足りていない」と回答した場合、その理由についてお選びください。(○はいくつでも)

(1) 睡眠時間	(2) 足りていない理由
01 足りている	01 通勤時間が長い
02 どちらかと言えば足りている	02 勤務時間が長い
03 どちらかと言えば足りていない	03 業界団体、商業組合、地域の会合等へ参加するため
04 足りていない	04 帰宅後も持ち帰り仕事や仕事のメール・電話対応などで拘束されるため
	05 仕事に関連した飲み会や接待に時間を要するため
	06 ノルマが気になり、寝付けないため
	07 自己啓発活動に時間を要するため
	08 育児・介護に時間を要するため
	09 育児・介護以外の家事労働（炊事・洗濯等）に時間を要するため
	10 その他（具体的に：)

- 問 42 休日における睡眠時間についてお伺いします。
 (1) 休日における睡眠時間は足りていますか。(○は1つ)
 (2) 上記(1)で「03 どちらかと言えば足りていない」又は「04 足りていない」と回答した場合、その理由についてお選びください。(○はいくつでも)

(1) 睡眠時間	(2) 足りていない理由
01 足りている	01 休日もちり帰り仕事や仕事のメール・電話対応等で拘束されるため
02 どちらかと言えば足りている	02 仕事のことが頭から離れず落ち着かないため
03 どちらかと言えば足りていない	03 自己啓発活動に時間を要するため
04 足りていない	04 育児・介護に時間を要するため
	05 育児・介護以外の家事労働（炊事・洗濯等）に時間を要するた
	06 その他（具体的に：)

- 問 43 休日における息抜き・趣味活動・家族の団らん等の時間は足りていますか。(○は1つ)

01 足りている	02 どちらかと言えば足りている
03 どちらかと言えば足りていない	04 足りていない

問 44 仕事によって、以下に挙げるような生活習慣に対する影響は生じていますか。該当するものをお選びください。(〇はいくつでも)

01 早食いするようになった	02 就寝前の遅い時間に夕食をとるようになった
03 夕食後に間食をとるようになった	04 1日に3回食べないようになった
05 運動する機会が減った	06 その他(具体的に:)
07 特に影響は生じていない	

問 45 最近1か月(平成28年11月)の自覚症状について、(1)～(13)の各項目に対して最も当てはまるものを選択してください。(それぞれについて〇は1つ)

	ほとんどない	時々ある	よくある
(1) イライラする	01	02	03
(2) 不安だ	01	02	03
(3) 落ち着かない	01	02	03
(4) ゆううつだ	01	02	03
(5) よく眠れない	01	02	03
(6) 体の調子が悪い	01	02	03
(7) 物事に集中できない	01	02	03
(8) することに間違いが多い	01	02	03
(9) 工作中、強い眠気に襲われる	01	02	03
(10) やる気が出ない	01	02	03
(11) へとへとだ(運動後を除く)	01	02	03
(12) 朝、起きた時、ぐったりした疲れを感じる	01	02	03
(13) 以前とくらべて、疲れやすい	01	02	03

問 46 「過去半年間(平成28年6月～11月)の状況」についてお伺いします。

- (1) 業務や業務以外に、ストレスや悩みを感じたことがありますか。(〇は1つ)
 (2) (1)で「01 ある(あった)」と回答した場合には、その具体的内容について該当するものをすべてお選びください。(〇はいくつでも)

(1) ストレスや悩み	(2) ストレスや悩みの内容				
01 ある(あった) ...	業務関連 01 長時間労働の多さ 02 休日・休暇の少なさ 03 売上・業績等 04 利用者からの苦情等 05 職場の人間関係 06 職場でのハラスメント 07 仕事での精神的な緊張・ストレス 08 職場の不十分な健康管理体制 09 客・取引業者等との折衝・調整 10 その他(具体的に:) 11 業務に関連するストレスや悩みは特にない				
02 ない(なかった)					
業務関連以外 01 自身の病気やけが 02 通院・治療の時間の確保 03 育児や介護の負担 04 家族等や家庭内の出来事(育児や介護の負担以外、親族との付き合い等) 05 仕事・家庭以外の人間関係 06 経済的な悩み 07 事件、事故、災害の体験 08 住環境の変化(引っ越しや騒音、同居等) 09 その他(具体的に:) 10 業務関連以外のストレスや悩みは特にない					

(3) 過労や過剰ストレスによって、脳血管疾患や心臓疾患、精神障害等※の発症や悪化の不安を感じたことはありますか(感じていますか)。差し支えない範囲でご回答ください。(〇はいくつでも)

01 脳血管疾患	02 心臓疾患	03 精神障害等※
04 その他疾患	05 いずれの不安も感じたことはない	

※ 精神障害のほか、精神障害以外のメンタルヘルス不調も含まれます。

V. その他：関連法令の認知度

問 47 以下の(1)～(5)の各項目について、該当するものをお選びください。(それぞれについて〇は1つ)
なお、(5)はトラック運送業に従事している方のみお答えください。

	聞いたことがあり、内容もだいたい理解している	聞いたことはあるが、内容は理解していない	聞いたことはなかった、知らなかった
(1) 労働基準法 ※労働時間や賃金、休日等について、最低限の労働条件を定めた法律	01	02	03
(2) 過労死等防止対策推進法 ※過労死等に関する実態把握と過労死等の防止のための対策を推進することを目的とした法律(平成26年11月1日施行)	01	02	03
(3) 過労死等の防止のための対策に関する大綱 ※過労死等防止対策推進法に基づき、(1)調査研究等、(2)啓発、(3)相談体制の整備等、(4)民間団体の活動に対する支援の四つの対策を効果的に推進するため、今後おおむね3年間での取組について定めたもの(平成27年7月24日閣議決定)	01	02	03
(4) 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示) ※自動車運転従事者の、拘束時間・休息期間・運転時間・休日労働などの上限を定めた告示	01	02	03
(5)【トラック運送業の自動車運転従事者のみ】 貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準(国土交通省告示) ※運転者が所属営業所に出勤(出発)してから所属営業所を退社(帰着)するまでの運行時間は、原則144時間以内と定めた告示	01	02	03

問 48 あなたは「働く人のメンタルヘルス・ポータルサイト『こころの耳』」を知っていますか。(〇は1つ)

01 知っていた	02 知らなかった
----------	-----------

※ <http://kokoro.mhlw.go.jp/>

時間外・休日労働時間が月45時間を超えると健康障害のリスクが高まります。

過重労働による健康障害防止のためには、労働者自身による自己チェックを行い、疲労度やストレスの蓄積度を把握し、心身の健康管理を行うことも大切です。また、疲労やストレスを感じることのない快適な職場環境の形成も重要な取組です。このサイトでは、疲労蓄積度やストレスチェック、職場の快適度チェックを行うことができるツールが紹介されています。

質問は以上です。ご協力誠にありがとうございました。

⑦ 貴社の乗務員の「睡眠」について、該当するものに○をつけてください。

	非常に、 該当する	やや、 該当する	どちらとも いえない	あまり、 該当しない	まったく、 該当しない
※当てはまるところに○をつけてください（記入例）⇒		○			
当社の乗務員は仕事柄、睡眠不足になりやすいと思う。					
乗務員は、睡眠不足を感じていても報告しづらいと思う。					
本人が気づいていない睡眠不足は多いと思う。					
睡眠状況について、運転に支障があるかを乗務員本人が、判断するのは難しいと思う。					
乗務員は、睡眠不足への問題意識があまり無いと思う。					
慢性的な睡眠不足に悩んでいる乗務員がいる。					

⑧ 貴社の「睡眠管理」について、該当するものに○をつけてください。

	非常に、 該当する	やや、 該当する	どちらとも いえない	あまり、 該当しない	まったく、 該当しない
乗務員の睡眠管理は非常に重要な課題である。					
乗務員の睡眠状況を正しく判断する方法が無い。					
乗務員の睡眠不足を解消するための対処法がわからない。					
乗務員の睡眠を十分に確保することは現実的には難しい。					
管理をしっかり行っても、万一事故が起きた際に、睡眠不足が原因とされて監督責任を問われるリスクが怖い。					
睡眠不足を厳密に管理した場合、人手が足りなくなる。					
「睡眠不足と事故の関係の説明する」と言われても、具体的にどのようなことを行えば良いのかわからない。					

⑨ 「乗務員の睡眠管理」への対策について、以下の中で興味のあるものをお知らせください。

	非常に、 興味あり	やや、 興味あり	どちらとも いえない	あまり、 興味なし	まったく、 興味なし
「睡眠」に関する説明会や資料。					
自分の睡眠状態を自己チェックするアプリ。					
身に着けることで睡眠状態を計測できる機器。					
睡眠サプリメントなど対処法のメニュー化。					
睡眠の管理記録を簡易に入力できるシステム。					

⑩ 「乗務員の睡眠」に関し、TDBC で検討して欲しいことがあればお聞かせください。

ご協力いただきまして有難うございました。

いただいた情報を活かして健康増進等に向けた施策を検討し、次回の TDBC Forum で発表させていただきます。

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省 国土交通省

【ご記入に当たって】本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありませんので、実態を正確にご記入下さい。

年齢： 歳 性別： 1. 男・2. 女 使用車両： 1. 大型(車両総重量11t以上)・2. 中型(車両総重量5t以上11t未満)・3. 普通(車両総重量5t未満)・4. トレーラ

1日： 9月14日(月) 始業時間 9月 日 終業時間 9月 日 走行距離 km 集配箇所数 km 実車距離 km 力所

Table with columns for time (0-24), location, and vehicle status. Includes sections for point of departure, transport route, waiting time, and total time.

※1：荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別添下欄に記入して下さい。記載例を参考にして下さい。

※2：上記荷主番号の荷主名をご記入いただき、その荷主の状況をそれぞれ下段の選択枝から番号を1つ選んでご記入下さい。なお、ドライバーご自身でわからない場合は、「運行担当者」に確認して、記入して下さい。

Main table for cargo details with columns: 荷主番号, 荷主名, 輸送品目, 発荷主, 荷役指定の時間, 荷役の方法, 荷役の内容, 荷役の場所, 荷役料金の有無, 高速道路の有無, その他付帯作業の内容.

※1：上記の荷主が10箇所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

- 16. 紙・パルプ, 17. 糸・反物などの繊維素材, 18. 衣服・布面などの繊維製品, 19. 日用品, 20. 書籍・印刷物, 21. プラスチック性部品・加工品, 22. 機械ユニット・半製品, 23. 精密機械・生産用機械・業務用機械, 24. 家電・民生用機械, 25. 完成自動車・オートバイ, 26. 再生資源・スクラップ, 27. 廃棄物, 28. 合成樹脂・塗料など化学性原料, 29. 空容器・返送料材, 30. その他の化学製品

※2：発荷主, 荷主, 発着面

- 1. 精込み, 2. 荷卸し, 3. 積込み・荷卸し面

- 1. 手荷役, 2. ハルト無し手荷役, 3. フォークリフト荷役, 4. フォークリフト荷役(ドラム・カゴ作業), 5. ロム材・カゴ荷役, 6. その他

- 1. 積込み, 2. 荷卸し, 3. 積込み・荷卸し面

- 1. 時間指定あり, 2. 午前・午後の指定あり, 3. 時間指定なし

※3：手待ち時間の分類
A. 荷主都合：集荷・配送の際に即す車面の順番待ちやバース待ち、荷物が整わないための待ち時間、荷主の都合で発生する手待ち時間
B. ドライバーの自主的な行動：指定時間よりも早めに到着したため調整等
C. その他の時間調整等：高速道路の割り時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

※1：運賃に含んで取受している

- 1. 運賃に含んで取受している, 2. 運賃とは別に運賃取受している, 3. 取受していない

- 1. 画面化している, 2. 口頭で伝類, 3. 事前連絡なし

- 1. 手荷役, 2. ハルト無し手荷役, 3. フォークリフト荷役, 4. フォークリフト荷役(ドラム・カゴ作業), 5. ロム材・カゴ荷役, 6. その他

- 1. 積込み, 2. 荷卸し, 3. 積込み・荷卸し面

※4：発荷主, 荷主, 発着面

- 1. 梱入れ, 2. 保管場所までの構持運搬, 3. 資材、廃材等の回収, 4. 商品仕分け, 5. 検品, 6. 納品場所の整理, 7. ラベル貼り

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

【ご記入に当たって】

○本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありませんので、平成27年7月分の実態を正確にご記入下さい。

問1. 貴社の概要をご記入下さい。

貴社名			
住 所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

問2. 貴社の保有車両台数をご記入下さい。

車両総重量	保有車両台数
普通(車両総重量5t未満)	台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	台
大型(車両総重量11t以上)	台
トラクター	台
合 計	台

問3. 貴社のドライバー数を免許区分別にご記入下さい。

年齢	男性				女性			
	普通	中型※	大型	うち けん引	普通	中型※	大型	うち けん引
20歳未満	人	人	人	人	人	人	人	人
20歳～29歳	人	人	人	人	人	人	人	人
30歳～39歳	人	人	人	人	人	人	人	人
40歳～49歳	人	人	人	人	人	人	人	人
50歳～59歳	人	人	人	人	人	人	人	人
60歳以上	人	人	人	人	人	人	人	人
合 計	人	人	人	人	人	人	人	人

※中型には、8t限定中型免許を含む。

※複数の免許を保有している場合(例、大型と中型)は、最上位の免許区分として下さい。

問4. 貴社のドライバーの労働時間についてご記入下さい。具体的には、平成27年7月分の実績から、各労働時間の項目が「最も長い運転者」及び「平均的な運転者」について該当する数値をそれぞれ記入して下さい。なお、「その運転者の勤務体系を、下表の選択肢から選び、番号を記入して下さい。※休息期間のみ、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。

労働時間の項目	最も長い運転者		平均的な運転者	
	具体的な時間	勤務体系	具体的な時間	勤務体系
1か月の拘束時間	時間		時間	
1日の拘束時間	時間		時間	
休息期間	※ 時間		時間	
1日の運転時間	時間		時間	
1週間の運転時間	時間		時間	
連続運転時間	時間		時間	
1日の手待ち時間	時間		時間	
1か月の総労働時間	時間		時間	
1か月の時間外労働時間	時間		時間	

勤務体系の選択肢	1. 長距離貨物輸送を担当 2. 日帰り貨物輸送を担当 3. 長距離及び日帰りの両方を担当
----------	---

問5. 貴社のドライバーの過不足の状況について、該当すると思われる番号1つに○印をつけて下さい。

1. 不足している（具体的に不足している人数は何人ですか。_____人）
2. 不足していない
3. わからない、どちらともいえない

問6. ドライバーが不足している場合、どのような対応をとっていますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。（複数回答可）

1. ドライバーの早出残業で対応している
2. ドライバーの休日出勤で対応している
3. 予備のドライバーで対応している
4. 事務職・管理職で対応している
5. 下請・傭車で対応している
6. 対応できず輸送を断っている
7. その他（具体的に _____）

問7. 荷主との取引関係について、それぞれおおよその割合をご回答下さい。複数の営業所をお持ちの場合は合わせて全体でご回答下さい。

内 訳		元請けとして 直接取引している 真の荷主数	下請けとして 入っている 元請け荷主数
		社	社
時間指定の有無	時間指定あり	%	%
	午前・午後の指定あり	%	%
	時間指定なし	%	%
	計	100%	100%
荷役作業の割合	手荷役	%	%
	パレット崩し手荷役	%	%
	フォークリフト荷役（ドライバ－が作業）	%	%
	フォークリフト荷役（荷主側が作業）	%	%
	ロ－ドパ－ク荷役	%	%
	その他	%	%
	計	100%	100%
上記荷役作業以外の付帯作業(※)の割合	上記荷役作業以外の付帯作業あり	%	%
	上記荷役作業以外の付帯作業なし	%	%
	計	100%	100%
荷役作業、付帯作業に対する書面化の有無	書面化している	%	%
	口頭で依頼	%	%
	事前連絡なし	%	%
	計	100%	100%
荷役料金の収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
車両留置料の収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
高速道路料金の収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
路上駐車の有無	発生している	%	%
	発生していない	%	%
	計	100%	100%

(※) 荷役作業以外の付帯作業とは、「棚入れ」「保管場所までの横持ち運搬」「資材、廃材等の回収」「商品仕分け」「検品」「納品場所の整理」「ラベル貼り」などとなります。

問8. 荷主企業に対して時間短縮（作業効率化）への協力を依頼したことがありますか。該当する番号全てに○印をつけ、協力を依頼した内容とその得られた程度、協力を依頼できなかった理由をそれぞれご記入下さい。

1. 真荷主に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

2. 元請け運送事業者に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

3. 協力依頼をしたいができない

協力依頼できない理由は何ですか。

4. 協力依頼をしたことはない

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応についてお聞きします。それぞれ該当する番号全てに○印をつけて下さい。（複数回答可）

（1）荷主側で必要と思われること

1. 荷役の機械化等による荷役時間の削減
2. 商慣行の改善（具体的に)
3. 発注時刻の厳守・前倒し
4. 出荷時刻の厳守・後倒し
5. 出荷時刻の厳守・前倒し
6. 荷役作業の削減・解放
7. 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化
8. 配達先での手待ち時間の削減への口添え
9. 物流施設の拡充・整備
10. その他（具体的に)

(2) トラック運送業界全体として必要と思われること

1. 発荷主へのPR
2. 着荷主へのPR
3. 契約の書面化の徹底
4. 適正運賃の收受
5. 荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一
6. その他（具体的に)

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

1. 関係行政間での連携強化
2. 荷主団体へのPR
3. 契約の書面化の徹底
4. 荷役作業の削減・解放に向けたパレット等規格の統一
5. 協力のない荷主に対する指導・警告
6. その他（具体的に)

問 10. 長労働時間の実態や問題点、労働時間短縮に向けたお考えやご意見があれば、ご自由にご回答下さい。

ご協力ありがとうございました。

区分	県コード	連番

(公社)全日本トラック協会 賃金実態等の調査票 (令和元年度)

本調査は、トラック運送業界の現状を正確に把握するための調査であり、個々の情報を行政当局等外部に情報提供することは一切ありませんので、ご回答方宜しくお願い致します。なお、本調査の業務は、日本貨物運送協同組合連合会に委託して実施することにしておりますので、ご理解のほどよろしくお願い申し上げます。

回答会社欄	貴社名				記入担当者 所属・氏名		
	所在地	〒	-		電話		
					FAX		
*総従業員数		名	保有車両数	台	※本賃金実態等の調査票に関する個人情報は、記入された内容の確認及び報告書の発送に使用させていただきます。その他の用途に使用することはありません。		

※総従業員数…令和元年7月末日現在の運送業に係る貴社従業員数をご記入下さい(派遣・パート・アルバイト等臨時従業員を含み、役員を除きます)。

- 青か黒のボールペンでご記入下さい。
- 各質問とも、「注意書き」をよくお読み下さい。1人1カ月平均と総数で記入する質問があります。
- この調査票は、ご記入後、同封の封筒に入れ **令和元年12月6日(金)** までに
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5 全日本トラック総会館9階
日本貨物運送協同組合連合会へ送付いただきますようお願い致します。
- つぎの従業員は調査の対象になりませんが、上記総従業員数には加えていただきますようお願い致します。
 - 令和元年5月1日現在、採用1年未満の中途採用者
 - 平成31年4月採用の新卒者
 - 派遣・パート・アルバイト等臨時従業員(以下、「臨時従業員」という)
- 調査結果報告書は、今回記入された上記回答会社欄宛に送付させていただきますので、詳しく記入していただきますようお願い致します。

この調査についてのお問い合わせ先

- ・調査の趣旨について : 公益社団法人 全日本トラック協会 企画部(電話03-3354-1037)
 - ・調査の内容・記入、パソコンでの簡易入力ツールの操作方法等について : 日本貨物運送協同組合連合会 総務部(電話03-3355-2031)
- <受付時間: 平日(月~金) 9:00~17:00>

問1. 賃金等-1

主とする職種をご記入下さい(例えば、5月は大型車、6月には普通車に乗務するなど1カ月単位等一定の期間、職種間の異動がある場合については、主として支給する職種の賃金をご記入下さい)。

- 職 種 … ●本調査でのけん引運転者とは、けん引自動車に乗務している方です。
 - 本調査での大型運転者とは、車両総重量11トン以上又は最大積載量6.5トン以上の車に乗務している方です(免許証の種別には関係ありません)。
 - 本調査での中型運転者とは、車両総重量11トン未満又は最大積載量6.5トン未満の車に乗務している方です(免許証の種別には関係ありません)。
 - 本調査での準中型運転者とは、車両総重量7.5トン未満又は最大積載量4.5トン未満の車に乗務している方です(免許証の種別には関係ありません)。
 - 本調査での普通運転者とは、車両総重量3.5トン未満又は最大積載量2トン未満の車に乗務している方です(免許証の種別には関係ありません)。
 - 本調査での荷扱手には、梱包作業員、倉庫内作業員、フォークリフト運転者を含みます。
- 該当人員…職種別、年齢別の令和元年7月末日現在の人員です。
- 賃 金 … ●固定給…基本給、職務給、職能給、役職手当、身分手当、年齢給、勤続給、家族手当、住宅手当、勤務地手当、通勤手当などの合計で **勤務状態や勤務実績に関係なく月々きまって支給される** ものを合計して下さい。
 - 変動給…○歩合給・運行手当(長距離手当を含みます)
 - ・その他(奨励給、トンキロ手当など、その月々の勤務実績によって支給されるものです)
 - 時間外手当…早出、残業、深夜、休日出勤手当などを合計して下さい。
 - その他…精皆勤手当、無事故手当、日・宿直手当などで、「固定給」「歩合給」「時間外手当」を除いた一切の、その月により変動する給与です。

(注)固定給、変動給は該当人員全員の令和元年5月、6月、7月3カ月分支給総額の **1人1カ月平均額** をご記入下さい。

 - 年間賞与…平成30年冬期と令和元年夏期の支給合算額をご記入下さい。
- 勤続年数…該当人員全員(役員、臨時従業員、平成31年4月採用の新卒者、令和元年5月1日現在で採用1年未満の中途採用者は除きます)の、令和元年7月末日現在における合計です。

※事業主が負担している各種保険料等(社会保険、労災保険など)は、本調査の対象になりませんのでご注意ください。

問2. 令和元年7月末日現在の貴社従業員の平均年齢をご記入下さい。

職種	コード	平均年齢	該当人員の総数	職種	コード	平均年齢	該当人員の総数
男性けん引運転者	311	歳	人	女性けん引運転者	321	歳	人
男性大型運転者	312	歳	人	女性大型運転者	322	歳	人
男性中型運転者	313	歳	人	女性中型運転者	323	歳	人
男性準中型運転者	314	歳	人	女性準中型運転者	324	歳	人
男性普通運転者	315	歳	人	女性普通運転者	325	歳	人
男性事務員	316	歳	人	女性事務員	326	歳	人
男性荷扱手	317	歳	人	女性荷扱手	327	歳	人
男性整備・技能員	318	歳	人	女性整備・技能員	328	歳	人

注1 平均年齢は $\frac{\text{該当人員の総年齢}}{\text{該当人員の総数}}$ で算出して下さい。

注2 該当人員の平均年齢は小数点第2位を四捨五入し、第1位までご記入下さい。

注3 全職種とも役員、臨時従業員、新卒者および採用1年未満の中途採用者を除いて下さい。

注4 荷扱手には、梱包作業員、倉庫内作業員、フォークリフト運転者を含みます。

問3. 休日の状況並びに職種別平均1人当りの月間実労働時間と年間実労働時間等についてご記入下さい。

3-1. 週休2日制の実施状況について該当番号を○で囲んで下さい。

1. 実施している(一部職種のみも含みます) 2. 実施していない

職種別週休2日制の実施状況 (該当番号を○で囲んで下さい。)	コード	男性運転者	女性運転者	男性事務員	女性事務員	荷扱手	整備・技能員
	330	1. 完全週休2日制					
330	2. 4週7休 (または月3回)						
330	3. 4週6休 (または月2回)						
330	4. 4週5休 (または月1回)						
330	5. その他の方法 (変形労働時間制を含む)						

3-2. 職種別平均1人当りの月間実労働時間(休憩時間を除きます)をご記入下さい。

注 職種別に、令和元年5月、6月、7月3カ月間の1人平均実労働時間の $\frac{1}{3}$ (1人1カ月平均) をご記入下さい。

所定内労働時間…就業規則等で定められた始業時刻から終業時刻までの労働時間から休憩時間を除いた部分の範囲内で、調査期間中に実際に労働した時間数。手待ち時間を含みます。

所定外労働時間…早出、残業、臨時の呼出し、深夜、休日出勤など、所定内労働時間以外の手当支給の対象となった時間数です。

◎1時間未満は四捨五入し1時間単位でご記入下さい。

	コード	男性運転者	女性運転者	男性事務員	女性事務員	荷扱手	整備・技能員
所定内労働時間	341	時間	時間	時間	時間	時間	時間
所定外労働時間	342	時間	時間	時間	時間	時間	時間

3-3. 平成30年度の年間実労働時間(休憩時間を除きます)をご記入下さい。

◎1時間未満は四捨五入し1時間単位でご記入下さい。

	コード	男性運転者	女性運転者	男性事務員	女性事務員	荷扱手	整備・技能員
平成30年度年間実労働時間	343	時間	時間	時間	時間	時間	時間

注 平成30年度年間実労働時間は平成30年4月1日から31年3月31日までの年間総労働時間数です。(休日出勤・時間外を含みます。貴社における従業員の平均年間実労働時間をご記入下さい。)

3-4. 貴社が定めている年間の休日総数をご記入下さい。

注 年間休日総数とは、日曜日、祝祭日(代休、振替休を含みます)、会社の休日(盆休み、年末年始休等)など制度(就業規則等)として定めているものです。

350 日

3-5. 平成30年度における年次有給休暇の平均取得日数をご記入下さい。

	コード	運転者	運転者以外
平成30年度年間取得有給休暇日数	360	日	日

3-6. 変形労働時間を採用していますか。

該当番号を○で囲んで下さい。

1. 採用している 2. 採用していない

採用しているに○印をした方にお尋ねします。採用している職種に○をご記入下さい。

	コード	男性運転者	女性運転者	男性事務員	女性事務員	荷扱手	整備・技能員
1年単位の変形労働時間制	371						
1カ月単位の変形労働時間制	372						

問8. 運転者の定年制等についてご記入下さい。

8-1. 定年制を定めていますか、該当番号を○で囲んで下さい。

1. 定めている 2. 定めていない

→ 定年制を定めている場合の定年年齢は何歳ですか、該当番号を○で囲んで下さい。

1. 60歳 2. 61歳 3. 62歳 4. 63歳 5. 64歳 6. 65歳 7. 66歳以上

8-2. 定年到達者を勤務延長または再雇用した場合の勤務形態について、該当番号を○で囲んで下さい。

なお、定年到達者により勤務形態が異なる場合は、最も多いものを○で囲んで下さい。

1. 定年到達時と同じ勤務形態である 2. 定年到達時より1日の勤務時間が短い 3. 定年到達時より1週の勤務日数が少ない
4. 定年到達時より1日の勤務時間も1週の勤務日数も少ない

8-3. 定年到達者を勤務延長または再雇用した場合の賃金の支給額について該当番号を○で囲んで下さい。

なお、定年到達者により賃金支給額が異なる場合は、最も多いものを○で囲んで下さい。

1. 定年到達時の80%未満 2. 定年到達時の80%以上100%未満 3. 定年到達時と同じ

8-4. 定年到達者を勤務延長または再雇用した場合の仕事内容について、該当番号を○で囲んで下さい。

1. 従来と同じ 2. 仕事内容の軽減(長距離から近距離、大型から中・小型、荷役作業のない輸送 など)
3. 運転以外の職種(構内作業、運行管理 など)

本調査による報告書が完成しましたら貴社宛にお送り致します。ご協力ありがとうございました。

公益社団法人 全日本トラック協会
日本貨物運送協同組合連合会

2019年度「賃金・労働条件実態調査 I」(全単組対象)
 <A. 職種別 B. 年齢・職種別> 労務構成・労働時間・賃金実態・年間支給総額

地連・ 都府県連名	地連・ 府連	都連・ 県連	組合名	記入者名
--------------	-----------	-----------	-----	------

< 調査票に関する注意事項 >

- 記入できない項目があっても、**調査票は必ず提出してください。**
 - 年間支給総額を除く各項目は、原則として「2019年6月の実績」を記入してください。6月度の把握が困難な場合は、前後月いずれかの実績を記入願います。
 - 調査票はダウンロードできますので、あわせてご利用ください (エクセル形式 : <http://www.unyuroren.or.jp/chosa/chingin/2019-01.xlsx>)
 - 調査票の提出は、地連・都府県連経由で中央本部・労働政策部まで送付願います。(全国単組は中央本部に直接送付してください。)
 - **調査の対象は組合員です。管理職など非組合員は記入しないでください。**
- < [B. 年齢・職種別] 調査票に関する注意事項 >
- 調査する年齢に該当者がいない場合は、直近年齢の組合員の労務構成・労働時間を記入してください。その場合は、その組合員の年齢を記入してください。
 - 年度中途採用・退職者の場合は、直近年齢の通年就業者、またはモデル賃金を記入してください。なお、モデル賃金の場合は対象人数を「0人」と記入してください。
- < 職種に関する注意事項 > **※今年度は「けん引」「中型」「準中型」の3職種が追加になっていますのでご注意ください。**
- けん引運転職とは、けん引自動車(おもにトレーラー、セミトレーラーなど)に勤務している方です。
 - 大型運転職とは、車両総重量11トン以上または最大積載量6.5トン以上の車両に勤務している方です(所持している免許証の種別は関係ありません)。
 - 中型運転職とは、車両総重量11トン未満または最大積載量6.5トン未満の車両に勤務している方です(所持している免許証の種別は関係ありません)。
 - 準中型運転職とは、車両総重量7.5トン未満または最大積載量4.5トン未満の車両に勤務している方です(所持している免許証の種別は関係ありません)。
 - 普通運転職とは、車両総重量3.5トン未満または最大積載量2トン未満の車両に勤務している方です(所持している免許証の種別は関係ありません)。
 - 作業職とは、梱包作業や倉庫内作業に従事している方です。フォークリフト専門のオペレーターは除きます。
 - **乗務する車両が変わる場合は、主として乗務する職種をご記入ください。**

< 調査票の入力項目 > ※通勤手当は除外してください

①	基本賃金	: 基本給、本人給、勤続給、年齢給など
	職能賃金	: 職能給、職務給、技能給、役職(職責)給、資格給など
②	生活手当	: 家族手当、生活手当、住宅手当、地域手当、皆勤・精勤手当など
③	仕事給	: 運行手当、業務手当、長距離手当、作業手当、稼働手当など、歩合給や能率給 集配手当、営業手当、無事故手当など、業務消化に比例する賃金
④	所定外賃金	: 時間外手当、深夜手当、休出手当、特勤手当など
⑤	総額	: ①+②+③+④
⑥	年間支給総額	: 2018年の源泉徴収票の「支払金額」欄の額について、該当者の一人あたり平均を算出し「2018年の実績」を記入してください。

調査票提出期限	: 2019年8月30日(金)	(運輸労連中央本部必着)
お問い合わせ先	: 運輸労連中央本部・労働政策部(武井・若松)	
	TEL : 03-3503-2171	FAX : 03-3503-2176
	MAIL : wakamatsu@unyuroren.or.jp	

【 A. 職種別 】 労務構成・労働時間・賃金実態・年間支給総額

※6月度でない場合 月度

全年齢平均	1人あたり平均を記入(小数第1位まで)										1人あたりの平均額を記入				
	労務構成				労働時間(1ヵ月)			賃金実態(2019年6月平均)※通勤手当は除外してください			年間支給総額				
	組合員数(人)	年齢(歳)	勤続(年)	扶養(人)	出勤日数(日)	所定内労働時間	所定外労働時間	総労働時間	①基本賃金+職能賃金	②生活手当	③仕事給	④所定外賃金	⑤総額	⑥年間支給総額(賃金+一時金)	
<記入例>	1,219	44.2	13.8	1.2	22.5	173.0	48.0	221.0	168,620	16,638	62,138	68,332	315,728	4,221,423	
事務職															
男子															
女子															
けん引運転職															
男子															
女子															
大型運転職															
男子															
女子															
中型運転職															
男子															
女子															
準中型運転職															
男子															
女子															
普通運転職															
男子															
女子															
フォークリフト運転職															
整備職(見習い含む)															
作業職(助手含む)															
その他()職															
組合員平均	0														

〔組合員平均〕の各項目は自動で計算されます。

【 B. 年齢・職種別 】 労務構成・労働時間・賃金実態・年間支給総額

※6月度でない場合 月度

21歳	1人あたり平均を記入(小数第1位まで)						1人あたりの平均額を記入					
	組合員数(人)	年齢(歳)	勤続(年)	扶養(人)	出勤日数(日)	労働時間(1か月)	①基本賃金+職能賃金	②生活手当	③仕事給	④所定外賃金	⑤総額	⑥年間支給総額(賃金+一時金)
<記入例>	1,219	44.2	13.8	1.2	22.5	173.0	168,620	16,638	62,138	68,332	315,728	4,221,423
事務職												
けん引運転職												
大型運転職												
中型運転職												
準中型運転職												
普通運転職												
フォークリフト運転職												
整備職(見習い含む)												
作業職(助手含む)												
その他()職												
組合員平均	0											

「組合員平均」の各項目は自動で計算されます。

【 B. 年齢・職種別 】 労務構成・労働時間・賃金実態・年間支給総額

※6月度でない場合 月度

25歳	1人あたり平均を記入(小数第1位まで)						1人あたりの平均額を記入							
	組合員数(人)	年齢(歳)	勤続(年)	扶養(人)	出勤日数(日)	所定内労働時間	所定外労働時間	総労働時間	①基本賃金+職能賃金	②生活手当	③仕事給	④所定外賃金	⑤総額	⑥年間支給総額(賃金+一時金)
<記入例>	1,219	44.2	13.8	1.2	22.5	173.0	48.0	221.0	168,620	16,638	62,138	68,332	315,728	4,221,423
事務職														
けん引運転職														
大型運転職														
中型運転職														
準中型運転職														
普通運転職														
フォークリフト運転職														
整備職(見習い含む)														
作業職(助手含む)														
その他()職														
組合員平均	0													

「組合員平均」の各項目は自動で計算されます。

【 B. 年齢・職種別 】 労務構成・労働時間・賃金実態・年間支給総額

※6月度でない場合 月度

30歳	1人あたり平均を記入(小数第1位まで)						1人あたりの平均額を記入					
	組合員数(人)	年齢(歳)	勤続(年)	扶養(人)	出勤日数(日)	労働時間(1ヵ月)	①基本賃金+職能賃金	②生活手当	③仕事給	④所定外賃金	⑤総額	⑥年間支給総額(賃金+一時金)
<記入例>	1,219	44.2	13.8	1.2	22.5	173.0	168,620	16,638	62,138	68,332	315,728	4,221,423
事務職												
けん引運転職												
大型運転職												
中型運転職												
準中型運転職												
普通運転職												
フォークリフト運転職												
整備職(見習い含む)												
作業職(助手含む)												
その他()職												
組合員平均	0											

「組合員平均」の各項目は自動で計算されます。

【 B. 年齢・職種別 】 労務構成・労働時間・賃金実態・年間支給総額

※6月度でない場合 月度

35歳	1人あたり平均を記入(小数第1位まで)						1人あたりの平均額を記入					
	組合員数(人)	年齢(歳)	勤続(年)	扶養(人)	出勤日数(日)	労働時間(1か月)	①基本賃金+職能賃金	②生活手当	③仕事給	④所定外賃金	⑤総額	⑥年間支給総額(賃金+一時金)
<記入例>	1,219	44.2	13.8	1.2	22.5	173.0	168,620	16,638	62,138	68,332	315,728	4,221,423
事務職												
けん引運転職												
大型運転職												
中型運転職												
準中型運転職												
普通運転職												
フォークリフト運転職												
整備職(見習い含む)												
作業職(助手含む)												
その他()職												
組合員平均	0											

「組合員平均」の各項目は自動で計算されます。

【 B. 年齢・職種別 】 労務構成・労働時間・賃金実態・年間支給総額

※6月度でない場合 月度

40歳	1人あたり平均を記入(小数第1位まで)						1人あたりの平均額を記入					
	組合員数(人)	年齢(歳)	勤続(年)	扶養(人)	出勤日数(日)	労働時間(1か月)	①基本賃金+職能賃金	②生活手当	③仕事給	④所定外賃金	⑤総額	⑥年間支給総額(賃金+一時金)
<記入例>	1,219	44.2	13.8	1.2	22.5	173.0	168,620	16,638	62,138	68,332	315,728	4,221,423
事務職												
けん引運転職												
大型運転職												
中型運転職												
準中型運転職												
普通運転職												
フォークリフト運転職												
整備職(見習い含む)												
作業職(助手含む)												
その他()職												
組合員平均	0											

「組合員平均」の各項目は自動で計算されます。

【 B. 年齢・職種別 】 労務構成・労働時間・賃金実態・年間支給総額

※6月度でない場合 月度

45歳	1人あたり平均を記入(小数第1位まで)						1人あたりの平均額を記入					
	組合員数(人)	年齢(歳)	勤続(年)	扶養(人)	出勤日数(日)	労働時間(1ヵ月)	①基本賃金+職能賃金	②生活手当	③仕事給	④所定外賃金	⑤総額	⑥年間支給総額(賃金+一時金)
<記入例>	1,219	44.2	13.8	1.2	22.5	173.0	168,620	16,638	62,138	68,332	315,728	4,221,423
事務職												
けん引運転職												
大型運転職												
中型運転職												
準中型運転職												
普通運転職												
フォークリフト運転職												
整備職(見習い含む)												
作業職(助手含む)												
その他()職												
組合員平均	0											

「組合員平均」の各項目は自動で計算されます。

【 B. 年齢・職種別 】 労務構成・労働時間・賃金実態・年間支給総額

※6月度でない場合 月度

50歳	1人あたり平均を記入(小数第1位まで)						1人あたりの平均額を記入					
	組合員数(人)	年齢(歳)	勤続(年)	扶養(人)	出勤日数(日)	労働時間(1ヵ月)	①基本賃金+職能賃金	②生活手当	③仕事給	④所定外賃金	⑤総額	⑥年間支給総額(賃金+一時金)
<記入例>	1,219	44.2	13.8	1.2	22.5	173.0	168,620	16,638	62,138	68,332	315,728	4,221,423
事務職												
男子												
女子												
けん引運転職												
男子												
女子												
大型運転職												
男子												
女子												
中型運転職												
男子												
女子												
準中型運転職												
男子												
女子												
普通運転職												
男子												
女子												
フォークリフト運転職												
整備職(見習い含む)												
作業職(助手含む)												
その他()職												
組合員平均	0											

「組合員平均」の各項目は自動で計算されます。

2019年度「賃金・労働条件実態調査 II」（全単組対象）

< A ~ J > 初任給・退職金・諸労働条件・安全衛生・ハラスメント対策

地連・ 都府県連名		地連・都連 府連・県連
--------------	--	----------------

組合名	
-----	--

記入者名	
------	--

< 調査票記入に関する注意事項 >

- 部分的に記入できない項目があっても、**調査票は必ず提出してください。**
- 別途注記がある場合を除き、各制度・協定について「2019年改定後の内容」を記入してください。
- 調査票はダウンロードできますので、あわせてご活用ください
(エクセル形式 : <http://www.unyuroren.or.jp/chosa/chingin/2019-02.xlsx>)
- 調査票の提出は、地連・都府県連経由で中央本部・労働政策部まで送付願います。
(全国単組は中央本部に直接送付してください。)

< 調査票の入力項目 > ※通勤手当は除外してください

①	基本賃金	:	基本給、本人給、勤続給、年齢給など
	職能賃金	:	職能給、職務給、技能給、役職(職責)給、資格給など
②	生活手当	:	家族手当、生活手当、住宅手当、地域手当、皆勤・精勤手当など
③	仕事給	:	運行手当、業務手当、長距離手当、作業手当、稼動手当など、歩合給や能率給 集配手当、営業手当、無事故手当など、業務消化に比例する賃金
④	所定外賃金	:	時間外手当、深夜手当、休出手当、特勤手当など
⑤	総額	:	①+②+③+④

調査票提出期限	:	<u>2019年8月30日(金)</u> (運輸労連中央本部必着)
お問い合わせ先	:	運輸労連中央本部・労働政策部(武井・若松)
TEL	:	03-3503-2171
FAX	:	03-3503-2176
MAIL	:	wakamatsu@unyuroren.or.jp

A 【 定年制など 】

- (1) 定年年齢 ①定年制の形態
1. 定年制があり、年齢は一律
2. 定年制があり、年齢は選択
3. 定年制はない → 調査【B】へ
- (①で「1」「2」を選択した場合)
- ②定年年齢(選択の場合は最高の年齢)
1. 60歳
2. 61～64歳
3. 65歳
4. 66歳以上

- (2) 60歳以降の再雇用制度、勤務延長制度の有無
1. 再雇用制度または勤務延長制度がある → 質問(3)へ
2. 再雇用制度または勤務延長制度はない → 調査【B】へ

- (3) ①継続雇用制度の上限年齢
1. 65歳
2. 66歳以上 → 上限 歳
3. 特に上限はなし

継続雇用制度における「経過措置」とは

2013年4月施行の改正高年齢者雇用安定法では、施行時点以前に、労使協定により、継続雇用制度の対象者を限定する基準を設けていた事業主は、2025年3月までの間、公的年金(老齢厚生年金の報酬比例部分)の支給開始年齢に到達した以降の者に限り、その基準を引き続き利用できる経過措置が設けられている。

- ②継続雇用制度における「経過措置」にもとづき、対象者を限定する基準を設けていますか。(上記を参照)
1. 設けている → 次の質問へ
2. 設けていない(65歳まで希望者を全員雇用)

- ③労働協約に、『就業規則で定める解雇事由または退職事由に該当しなければ(定年時に)希望者全員が継続雇用される』ことが明記されていますか
1. 明記されている
2. 明記されていない

- (4) ①継続雇用労働者の契約形態は有期雇用ですか
1. 有期雇用契約 → 次の質問へ
2. 特に契約期間は定められていない → 質問(5)へ(無期雇用契約、65歳定年制など)

- ②(「1. 有期雇用契約」の場合、)継続雇用労働者の主な雇用契約期間
1. 1年未満
2. 1年
3. 1年超～5年未満
4. 5年以上

- ③(「1. 有期雇用契約」の場合、)有期雇用契約の更新について、更新されない事由として、就業規則に定める解雇事由または退職事由のほかに設定されているものがありますか

1. 解雇事由または退職事由以外の条件はない → 質問(5)へ
2. 解雇事由または退職事由以外の条件がある → 次の質問へ

- ④(「2. 解雇事由または退職事由以外の条件がある」の場合、)

解雇事由または退職事由以外の条件(あてはまる番号すべて選択)

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1. 過去の人事考課が一定の基準以下
2. 過去の出勤率が一定の基準以下
3. 直近の健康診断の結果、業務遂行に支障がある
4. その他

(5) 定年退職者に占める継続雇用者の比率
(2018年度の定年退職者)

1. 8割以上
2. 5割以上
3. 2割以上
4. 2割未満
5. 退職者なし

(6) 再雇用・勤務延長時の仕事内容

(代表的なものを一つ選び、それ以外に該当するものがあれば、すべての番号を記入してください)

代表的なもの

それ以外のもの

1. 定年時と同じ職場で同様の仕事
2. 定年時と同一企業内で同様の仕事
3. 定年時と同一企業内で異なる仕事
4. グループ企業などで同様の仕事
5. グループ企業などで異なる仕事

(7) 再雇用・勤務延長時の労働時間

(代表的なものを一つ選び、それ以外に該当するものがあれば、すべての番号を記入してください)

代表的なもの

それ以外のもの

1. 定年時と同じ勤務形態
2. 定年時より1日の勤務時間が短い
3. 定年時より1週の勤務日数が少ない
4. 定年時より1日の勤務時間も1週に勤務日数も少ない

(8) 再雇用・勤務延長時の賃金など (代表的な仕事内容・労働時間のケースでお答えください)

① 月例賃金 定年時と比べ 約 %

② 一時金 1. あり → 定年時と比べ 約 %
2. なし

③ 年間賃金 定年時と比べ 約 %

④ 定期昇給の扱い 1. 正社員と同一基準で適用される
2. 正社員と別基準で適用される
3. 定期昇給なし

⑤ ベースアップの扱い 1. 正社員と同一基準で適用される
2. 正社員と別基準で適用される
3. ベースアップなし

(9) 定年退職後の退職金

1. 定年時に支給、さらに雇用延長期間分を退職時に支給
2. 定年時に支給、雇用延長期間分は支給しない
3. 退職時期まで支給を延期

(10) ①再雇用・勤務延長者の
組合員の有無

1. いる(②、③へ)
2. いない

②再雇用者に占める
組合員の比率

1. ほぼ全員
2. 半数以上
3. 半数以下

(①で「1. いる」と回答した場合)

③現役時に管理職等で組合員資格がなかった人が、
再雇用・勤務延長となった場合の組合員資格の有無

1. 組合員資格がある
2. 組合員資格はない

B 【 退職金制度 】

(1) 企業年金制度 1. あり → (ある場合)年金を「一時金」として 1. あり
2. なし 受け取れる選択肢があるか 2. なし

(2) 退職一時金制度 1. あり → 次の質問へ
2. なし → 質問 (3)へ

(「あり」の場合)算定式

1. 退職時の算定基礎賃金に支給率を乗じる方式
2. 勤続年数別定額制など退職金表による方式
3. ポイント制(資格等により個人ごとにポイントを累積し、累積ポイントに単価を乗じるなど)
4. 中小企業退職金共済制度(中退共)
5. 上記1～4の併用、またはその他 内容→

(3) 支給方式 1. 一時金 → 質問(4)へ
2. 一時金と年金の併用(強制) → 次の質問へ
3. 一時金と年金の併用(選択制) → 次の質問へ

年金制度 1. 確定拠出年金(401k) →
2. 確定給付年金 → 制度の概要
3. その他 →

(4) 受給資格年数 勤続 年以上

(5) 勤続年数起算日 1. 入社日
2. 本採用日
3. その他 → 内容

(6) 退職金と別建ての年金制度がある場合はその内容を記入してください

(7) 勤続年数別 定額制退職金、定額制を含む併用制の退職金モデル

定年退職金		(単位:万円)								
		勤続 15年	勤続 20年	勤続 25年	勤続 30年	勤続 35年	勤続 38年	勤続 40年	勤続 42年	勤続 ()年
<記入例>		166	273	414	589	723	788	807	782	
事務職	男子									
	女子									
運転職	男子									
	女子									
作業職										

自己都合退職金		(単位:万円)								
		勤続 15年	勤続 20年	勤続 25年	勤続 30年	勤続 35年	勤続 38年	勤続 40年	勤続 42年	勤続 ()年
<記入例>		166	273	414	589	723	788	807	782	
事務職	男子									
	女子									
運転職	男子									
	女子									
作業職										

C 【 初任給 】

※「本社所在地勤務者」 について 記入してください		「1人あたりの平均額」を記入してください				
		① 基本賃金 + 職能賃金	② 生活手当	③ 仕事給 (モデル)	④ 所定外賃金 (モデル)	⑤ 総額 (①+②+③+④)
<記入例>		124,376	14,638	21,535	12,364	172,913
事務職	高卒 (18歳)					
	高専 (20歳)					
	短大 (20歳)					
	大卒 (22歳)					
大型 運転職	(21歳)					
	(25歳)					
普通 運転職	(18歳)					
	(25歳)					
整備職	(18歳)					
整備職 三級整備士	(21歳)					
作業職	(18歳)					
その他						
() 職						

D 【 年間休日 ・ 休日の種類 】

<記入要領>

- 原則として、2019年4月1日～2020年3月31日までの年間休日総数を記入してください
- 月または年単位で休日日数を定めている場合、週休日や祝日に相当する日数を記入してください
- 労働協約等で年間休日を定めている場合には、その日数を記入してください
- 原則として、週休日と週休日以外の休日の合計が年間休日数に一致するよう記入してください
ただし、カレンダー通りで祝日と土曜日が重複する場合は、合計が一致しなくても構いません
- 備考 ②週休日総数 = 週休日相当の公休日も含む
- ③法定休日 = 割増率35%以上 ④法定外休日 = 割増率25%以上
- ⑦年未年始 = 1月1日は「⑥国民の祝日」としてカウントしてください
- ⑧夏季 = 夏季休協定分のみ、週休日・年休の行使分は除いてください
- ⑨メーデー = 休日協定のみ

○ 率の欄は次の番号から選択してください ※3. その他の場合は下に数字(率)を記入してください

1. 25%	2. 35%	3. その他※	4. 0%
--------	--------	---------	-------

(1) 起算日が2019年4月1日～2020年3月31日でない場合、2019年6月を含む1年間を記入してください

年 月 日 ~ 年 月 日

①年間休日 総数 <input type="text"/> 日 (②+⑤)	②週休日 総数 <input type="text"/> 日 (③+④)	③法定休日 <input type="text"/> 日 率 <input type="text"/> (%)	④法定外休日 <input type="text"/> 日 率 <input type="text"/> (%)
<記入例> <input type="text" value="50"/> 日 率 <input type="text" value="1"/> (%) <input type="text" value="25"/> 日 率 <input type="text" value="3"/> (%) <input type="text" value="30"/> 日 率 <input type="text" value="30"/> (%)	⑤週休日 以外の総数 <input type="text"/> 日 (⑥~⑩)	⑥国民の祝日 <input type="text"/> 日 率 <input type="text"/> (%)	⑦年未年始 <input type="text"/> 日 率 <input type="text"/> (%)
		⑧夏季 <input type="text"/> 日 率 <input type="text"/> (%)	⑨メーデー <input type="text"/> 日 率 <input type="text"/> (%)
		⑩その他 (会社創立記念日など) <input type="text"/> 日 率 <input type="text"/> (%)	

(2) 休日協定で特記すべき点があれば記入してください

E 【 年次有給休暇 】

<記入要領>

- 労働基準法の改正にともない、2019年4月から年次有給休暇の「年間取得日数5日未満の従業員」に対し、企業が有給休暇の取得日を指定することが義務付けられ、違反した場合は罰金が課せられます。
- (2) 取得日数【2018年(年度)実績、組合員1人平均取得日数】で記入する数値は、原則として2018年1月から12月を対象にしています。毎年4月に年休が付与される場合は、2018年4月から2019年3月までの日数を記入してください。

[労働基準法で決められている最低付与日数]

勤続年数	6ヵ月	1年6ヵ月	2年6ヵ月	3年6ヵ月	4年6ヵ月	5年6ヵ月	6年6ヵ月
付与日数	10日	11日	12日	14日	16日	18日	20日

(1) 付与日数【2019年(1～12月)もしくは2019年度(2019年4月～2020年3月)、繰り越し分を除いた日数】

① 組合員1人平均付与日数

(小数点第1位まで)

日

② 勤続6ヵ月経過後の者の付与日数

日

③ 付与日数「20日」に到達するまでの必要勤続年数
【法定基準は6年6ヵ月】

年

ヵ月

④ 年間最高付与日数(繰り越し分を除く)

日

(2) 取得日数 【2018年(年度)実績、組合員1人平均取得日数】

(小数点第1位まで)

日

(3) 年次有給休暇の
計画年休制度の導入状況

1. あり: 使用時期が決まっている(一斉付与方式または交替制方式)
2. あり: 使用時期は本人にまかせている(個人別付与方式など)
3. あり: 上記 1. 2. の両方
4. なし → 質問(4)へ

上記「あり」の場合
計画年休制度の日数

日

(4) 年次有給休暇取得時の賃金保障内容

1. 平均賃金
2. 所定内賃金

3. 健保標準報酬額
4. その他(内容)

(5) 2年経過後における「未消化の年次有給休暇」に対する取り扱い

1. 消滅
2. 積み立て制

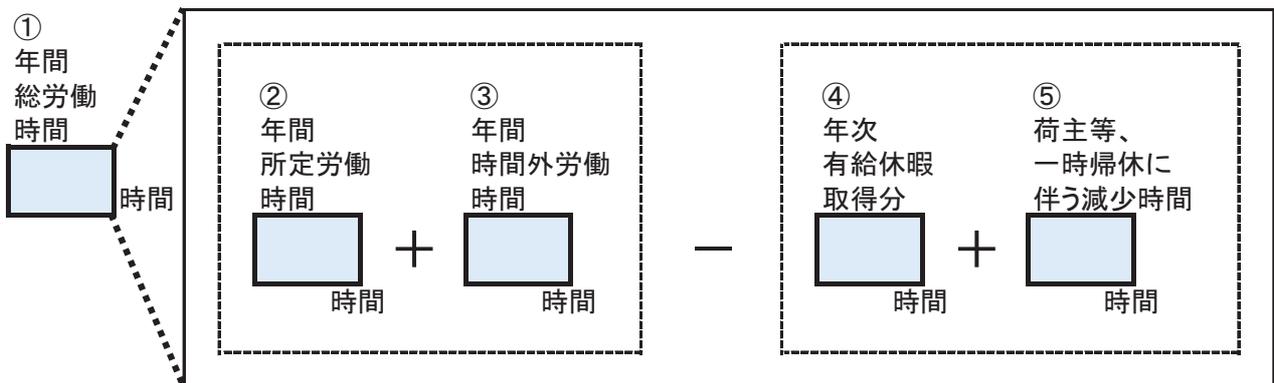
3. 買い上げ制
4. その他の制度(名称など)

F 【 所定労働時間 ・ 時間外 ・ 総労働時間 】

<記入要領>

- ①年間総労働時間=(②+③)-(④+⑤)となるように記入してください
- ②所定労働時間には、実際に組合員が取得した、夏季、年末年始、大型連休の休暇など全員が毎年恒常的に取得する休暇の時間を、年間の所定労働時間から差し引いてください
- ⑤荷主等、一時帰休に伴う減少時間については、景気悪化等の影響を受けて、一時帰休等を行ったことで労働時間が減少した場合のみ記入してください

(1)年間総労働時間、所定・時間外労働時間(2018年・組合員1人あたりの実績)



(2)所定労働時間(労働協約または就業規則で定めたもの)

1日	<input type="text"/> 時間	<input type="text"/> 分	1ヵ月	<input type="text"/> 時間	<input type="text"/> 分
1週	<input type="text"/> 時間	<input type="text"/> 分	1年	<input type="text"/> 時間	<input type="text"/> 分

(3)変形労働時間制 1. あり → 1. 1週間単位 2. 1ヵ月単位
2. なし 3. 1年単位 4. フレックスタイム制

(4)超過勤務の算出基礎 1. 年間所定労働時間の12等分
2. 各月の所定労働時間

(5)時差勤務 ・ 交替勤務 ・ フレックスタイム

① 時差勤務 1. あり 2. なし ② 交替勤務 1. あり 2. なし ③ フレックスタイム 1. あり 2. なし

G 【 時間外 ・ 休日労働協定(36協定) ・ 勤務間インターバル 】

○ 労働基準法36協定締結における時間外労働の限度時間の上限基準(自動車運転者を除く)

	1週間	2週間	4週間	1ヵ月	2ヵ月	3ヵ月	1年
一般(下記以外)の限度時間	15	27	43	45	81	120	360
1年単位の変形労働時間制の限度時間	14	25	40	42	75	110	320

※上記の表は、2019年4月改正の労働基準法の「一般則」が適用されない場合です

時間外労働の法律による限度時間	1ヵ月:45時間	1年:360時間
3ヵ月超の1年変形労働時間の場合	1ヵ月:42時間	1年:320時間

※上記の限度時間の中小企業への適用は2020年4月からです

1. 時間外・休日労働に関する協定(36協定)

(1) 36協定の締結内容

★「一般則の適用を受けない」場合

自動車運転者	1日	1週間	2週間	4週間	1ヵ月	2ヵ月	3ヵ月	1年
一般(下記以外)の限度時間								
1年単位の変形労働時間制の限度時間								

休日労働の 1ヵ月 回 その他 単位で 回
(「2週単位で1回」など)

自動車運転者以外の業務	1日	1週間	2週間	4週間	1ヵ月	2ヵ月	3ヵ月	1年
一般(下記以外)の限度時間								
1年単位の変形労働時間制の限度時間								

休日労働の 1ヵ月 回 その他 単位で 回
(「4週単位で2回」など)

★「一般則の適用を受ける」場合

自動車運転者以外の業務

法廷時間を超えて延長することができる時間数: 時間外労働・休日労働に関する協定届(一般条項)(36協定届)から転記してください						
	1日		1ヵ月		1年	
	a) 法定時間を超える時間数	b) 所定時間を超える時間数	c) 法定時間を超える時間数	d) 所定時間を超える時間数	e) 法定時間を超える時間数	f) 所定時間を超える時間数
一般(下記以外)の限度時間						
1年単位の変形労働時間制の限度時間						

(2) 特別条項付き協定

- 臨時的に限度時間を超えて時間外労働を行わなければならない特別の事情が予想される場合、特別条項付き協定を結べば、限度時間を超える時間を延長時間とすることができます
- 労働基準法の改正により、2019年4月以降に特別条項付協定を締結する場合、下記の上限時間が設定されました。違反した場合には罰金が課せられます。
 - ① 年間の時間外労働が720時間以内であること
 - ② 休日労働を含む1カ月の時間外労働が100時間未満であること
 - ③ 休日労働を含んで、2カ月ないし6カ月の月平均の時間外労働が80時間以内であること
 - ④ 時間外労働の法律の上限時間である月45時間(1年単位の変形労働時間制では42時間)を超える月数は年6カ月以内であること
- 上記の上限時間の中小企業への適用は2020年4月からです

- ① 特別条項付き協定の有無 1. 締結している → 次の質問へ
 2. 締結していない → 調査【H.】へ

- ② 特別条項付き協定がある場合の協定時間 (最も適用労働者の多いケースを記入してください)
 36協定の締結内容を「含む」特別延長時間
 <例> : 1カ月の限度時間45時間を15時間延長できる協定 = 60(時間)

★「一般則の適用を受けない」場合

	1週間	2週間	4週間	1ヵ月	2ヵ月	3ヵ月	1年
特別延長時間							
延長できる回数							回
割増率(%)							%

★「一般則の適用を受ける」場合

限度時間を超えて延長することができる時間数： 時間外労働・休日労働に関する協定届(特別条項・36協定特別条項届)から転記してください						
1ヵ月				1年		
延長することができる時間数 および休日労働の時間数				延長することができる時間数		
a) 限度時間を超えて労働させることができる回数(6回以内に限る)	b) 法定労働時間を超える時間数と休日労働時間数の合計時間数	c) 所定労働時間数を超える時間数と休日労働の時間数の合計時間数	d) 限度時間を超えた場合の割増率	e) 法定労働時間を超える時間数	f) 所定労働時間を超える時間数	g) 限度時間を超えた場合の割増率
回	時間	時間	%	時間	時間	%

- ③ (前の質問の「e)法定労働時間を超える時間数」に回答の組合にお聞きします) 特別条項付協定における時間外労働時間に、休日労働は含まれていますか

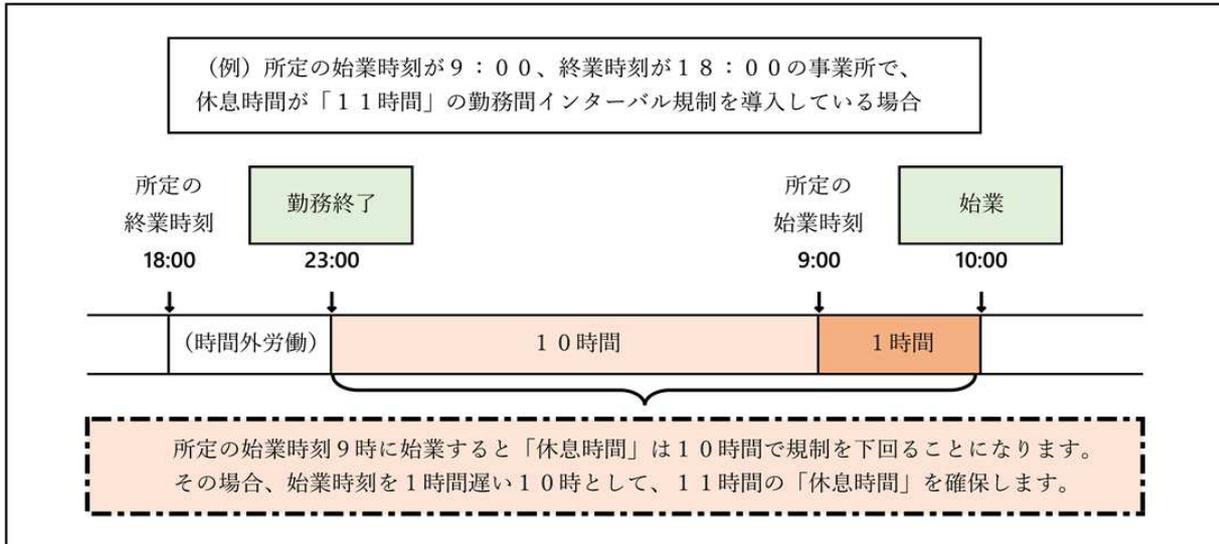
1. 休日労働時間は含まれてなく、また、所定休日労働時間の上限の設定もしていない
 2. 休日労働時間は含まれないが、別に所定休日労働時間の上限を設定している
 3. 協定の上限時間には所定休日労働時間が含まれている

- ④ (前の質問で2または3に回答の組合にお聞きします) 所定休日労働時間の年間上限時間

時間

2. 勤務間インターバル制度

勤務間インターバル制度は、下図のように勤務終了から次の勤務開始までの「休息期間」の確保を目的とした労働時間制度です。



(1) 勤務間インターバル制度の導入状況はどうなっていますか

※導入の有無については、就業規則、労働協約、労使協定の締結など、文書で確認されている場合のみ「1. 導入している」と回答してください

1. 導入している
 2. 協議中
 3. 導入していないし、協議もしていない

(2) 導入している場合の職種と設定している「休息期間」はどうなっていますか

①すべての職種(導入している場合は○)

時間

②運転職(導入している場合は○)

時間

③事務職(導入している場合は○)

時間

④その他(導入している場合は○)

職種 時間

H 【 社会保険料率 】

<記入要領>

- 千分率(パーミル ‰)は百分率(パーセント %)に変換して記入して下さい
 <例>49.5500 ‰ → 4.9550 %
- 厚生年金保険 = (法定)労使あわせて18.3000%で、折半相当額(9.1500%)以上を事業主負担
 厚生年金基金 = 「未加入企業」・「加入企業」のいずれかの欄に記入してください
- 雇用保険 = (法定)労使あわせて0.9000%(本人負担率0.3000%、事業主負担率0.6000%)

①健康保険料

		本人負担率	事業主負担率
記入例(きょうかい健保・東京都2019年度) <small>きょうかい健保の保険料率は都道府県によって異なりますのでご注意ください</small>		4.9500	4.9500
標準報酬月額 ×	一般保険料	%	%
	介護保険料	%	%

百分率で、小数点第4位まで記入してください

②厚生年金保険

		本人負担率	事業主負担率
記入例		9.1500	9.1500
標準報酬月額 ×	未加入企業		
	厚生年金保険料	%	%
	加入企業		
	厚生年金保険料		
	厚生年金	%	%
	基金分	%	%
	合計	%	%

百分率で、小数点第4位まで記入してください

③雇用保険

		本人負担率	事業主負担率
記入例		0.3000	0.6000
賃金総額 ×	雇用保険料	%	%

百分率で、小数点第4位まで記入してください

I 【 労災・通災の法定外上積み補償 】

- 業務災害の法定外補償制度 = 「業務上災害」に対し、労災保険からの給付以外に、企業が上積み給付する制度
- 通勤途上災害の法定外補償制度 = 「通勤途上災害」に対し、労災保険からの給付以外に、企業が上積み給付する制度

(1) 業務上災害の
法定外補償制度

① 制度の有無

1. あり → 以下の質問・表に記入してください
2. なし → 質問(2)へ

② 相殺規定

1. あり
2. なし

③ 退職加算

1. あり
2. なし

④ 扶養者
減額

1. あり
2. なし

⑤ 業務上災害

(単位:万円)

記入例	死亡	1級	2級	3級	4級	5級	6級
3,000							
7級	8級	9級	10級	11級	12級	13級	14級

(2) 通勤途上災害の
法定外補償制度

① 制度の有無

1. あり → 以下の質問・表に記入してください
2. なし → 以下記入不要です

② 相殺規定

1. あり
2. なし

③ 退職加算

1. あり
2. なし

④ 扶養者
減額

1. あり
2. なし

⑤ 通勤途上災害

(単位:万円)

記入例	死亡	1級	2級	3級	4級	5級	6級
3,000							
7級	8級	9級	10級	11級	12級	13級	14級

J 【 安全・衛生 障がい者雇用 各種ハラスメント対策 副業など 】

1. 安全・衛生

(1) 常時使用する労働者が50人以上の職場では、安全・衛生に関する委員会を月1回以上開催することが義務付けられていますが、どうなっていますか

1. 設置されて定期的に開催されている
2. 設置されているが定期的には開催されていない
3. 設置されていない
4. 設置義務なし

2. 障がい者雇用

(1) 昨年4月より「障害者雇用率」が引き上げられ、道路貨物運送業は1.76%となっていますが、実態はどうなっていますか(法定雇用率2.2%、道路貨物運送業の除外率20%→1.76%)

1. 法定率に到達していて、雇用率を把握している → %
2. 法定率に到達しているが、雇用率は把握していない
3. 法定率、雇用率ともに把握していない
4. 障がい者雇用の義務がない(従業員45.5人未満) →「3. 各種ハラスメント対策」の質問へ

(2) 障がい者を雇用する義務のある企業は「障害者雇用推進者」を専任するよう努めなければなりません、実態はどうなっていますか

1. 設置している
2. 設置していない
3. わからない

(3) 障がい者を5人以上雇用する事業所では「障害者職業生活相談員」を選任する義務がありますが、実態はどうなっていますか

1. 選任している
2. 選任していない
3. わからない

3. 各種ハラスメント対策

(1) 労働協約あるいは就業規則にハラスメントに関する規定はありますか

1. ある → (2)次の質問へ
2. ない → (3)の質問へ
3. わからない

(2) ある場合はどのようなハラスメントですか

1. セクシャル・ハラスメント
2. パワー・ハラスメント
3. その他のハラスメント(内容を記入してください)

(3) ない場合、今後ハラスメントに関する規定を設置する予定はありますか

1. 予定あり
2. 予定なし
3. わからない

3. 副業

(1) 就業規則あるいは労働協約に副業に関する規定はありますか

1. ある → (2) 次の質問へ
2. ない → (3) の質問へ
3. わからない

(2) ある場合、副業を認めていますか

1. 認めている
2. 認めていない
3. 個人の状況による(内容を記入してください)

(3) 認めていない場合、会社から認めるよう提案はありますか。また、今後認める予定はありますか

1. 会社から提案がある(内容を記入してください)

2. 会社から提案があれば協議に応じる
3. 組合から提案する予定
4. 予定なし
5. わからない

—— ご協力ありがとうございました ——

2019年11月

改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関する実態調査 アンケートご協力をお願い

(公社) 全日本トラック協会
九州トラック協会

1. 調査の目的

2024年4月1日からトラックドライバーの時間外労働時間の上限が年960時間以内となることから、ドライバーの労働時間等について定められた「改善基準告示」も見直しが行われる予定です。このため、本調査では特に、現在においても告示を遵守することが厳しいとされる長距離輸送の運行実態を把握・分析するとともに、事業者の皆様の意見を伺い、今後の検討の基礎資料とすることを目的としています。

については、お忙しいところ恐縮ですが、本調査にご協力のほどお願い致します。

2. 調査対象

長距離輸送を行う11道県（北海道、青森県、岩手県、秋田県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）のトラック運送事業者（各道県ともおよそ20事業者を抽出）。

3. 調査の概要

(1) アンケートについて

アンケートは下記2種類あります。

①管理者用（クリーム色）

「改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関するアンケート」

ご回答は貴社・貴事業所を代表する方、運行管理に携わる方をお願い致します。

②ドライバー用（さくら色）

「長距離ドライバーの就業実態アンケート」

主に長距離輸送（3営業日以上にまたがる運行、又は、走行距離1,600kmを超える運行など）に関わるドライバーの方（5名）にご記入をお願い致します。

ご記入いただいた調査票は、同封の同封に封緘した状態で回収して下さい。

(2) アンケートの回収

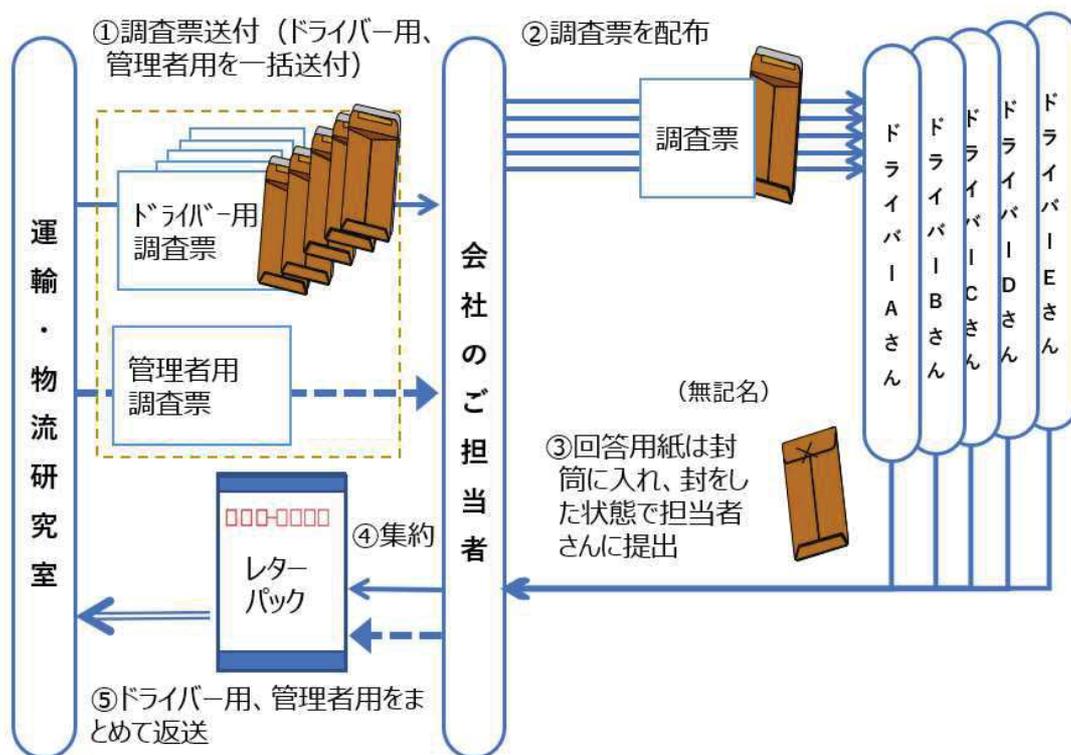
上記2種類のアンケートは、同封のレターパックに入れ、株式会社運輸・物流研究室宛、2019年12月13日（金）までにご返送下さい。

(3) アンケートに記載の内容について

- 事業者向けアンケートには会社名等を記載頂きますが、報告書等には社名等は記載致しません。
- ドライバー向けアンケートは、会社名、個人名ともに無記名です。

- アンケート結果は調査委託会社内で統計的に処理し、個々の回答内容は秘密を厳守致します。

図表 アンケート票の配布と回収の流れ



(注) 本調査は (株)運輸・物流研究室に委託しています。

【お問い合わせ先】

- ・ 本調査の趣旨について

(北海道、青森県、岩手県、秋田県は)

公益社団法人全日本トラック協会 企画部 星野、小川、本間

TEL : 03-3354-1037 FAX : 03-3354-1019

(福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県は)

九州トラック協会 鶴 TEL : 092-451-7845 FAX : 092-451-7964

- ・ 本アンケートの設問内容について

(株) 運輸・物流研究室 中田・田村

TEL : 03-6272-4162 (平日 10:00~17:00) FAX : 03-6272-4172

以上

<管理者用>

改善基準告示の見直しに向けたトラックドライバーの働き方に関するアンケート

(公社) 全日本トラック協会、九州トラック協会

【ご回答にあたって】

1. ご回答は貴社・貴事業所を代表する方、運行管理に携わる方をお願い致します。
2. 個々の回答内容は調査会社内のみで取り扱い、秘密を厳守するとともに、調査の目的以外に利用致しません。
3. ご記入済みの調査票は **12月13日(金)** までに同封の返信用レターパックでご返送下さい。
4. ご回答にあたって不明の点は下記までご連絡下さい。

【本調査の設問に関するお問い合わせ】

(株) 運輸・物流研究室 中田、田村 TEL : 03-6272-4162 (平日 10:00~17:00) FAX : 03-6272-4172

問1. 会社概要について

(1) 会社名・事業所名、ご担当者氏名、部署・役職・連絡先

貴社名・支店・事業所名	
住所 〒	
TEL. () -	FAX. () -
(ご記入いただいている方) 役職名・ご芳名 様 (e-mail :)	

*ご記入いただいたお名前は、本調査以外には使用いたしません。

(2) 貴事業所の所在地 (○印は1つ)

- | | | | | |
|--------|--------|--------|--------|----------|
| 1. 北海道 | 2. 青森県 | 5. 福岡県 | 8. 大分県 | 10. 宮崎県 |
| | 3. 岩手県 | 6. 佐賀県 | 9. 熊本県 | 11. 鹿児島県 |
| | 4. 秋田県 | 7. 長崎県 | | |

(3) 貴社の事業 (○印はいくつでも)

- | | |
|------------------------|--------------------|
| 1. 特別積合せ運送事業 | 3. 特定貨物自動車運送事業 |
| 2. 一般貨物自動車運送事業 (1.を除く) | 4. その他 (具体的に_____) |

(4) 資本金 (○印は1つ)

- | | | |
|-----------|----------------|---------|
| 1. 1千万円以下 | 2. 1千万円超~3億円以下 | 3. 3億円超 |
|-----------|----------------|---------|

(5) 会社全体の従業員規模 (○印は1つ)

- | | | | |
|------------|-------------|-----------|-----------|
| 1. 10人以下 | 2. 11~20人 | 3. 21~30人 | 4. 31~50人 |
| 5. 51~100人 | 6. 101~300人 | 7. 301人以上 | |

(6) 会社全体の保有車両台数 (○印は1つ)

- | | | | |
|------------|-------------|-----------|-----------|
| 1. 10両以下 | 2. 11~20両 | 3. 21~30両 | 4. 31~50両 |
| 5. 51~100両 | 6. 101~300両 | 7. 301両以上 | |

(7) 主要荷主の業種（最も取引額の多いもの、○印は1つ）

1. 農産品の出荷団体	9. 製造業 紙・パルプ
2. 水産品の出荷団体	10. 製造業 電気・機械・精密
3. 建設業	11. 製造業 自動車
4. 卸売業	12. 製造業 化学製品
5. 小売業	13. 製造業 金属・金属製品
6. 倉庫業	14. 製造業 建材
7. 特積み（宅配を含む）	15. 製造業 飲料品
8. 元請の運送事業者	16. 製造業 食料品
	17. 製造業 日用品
	18. その他（ ）

(8) 貴事業所では、自社営業所を出発し帰所するまでが3営業日以上または概ね1,600kmを超える走行距離の運行（以下、本調査における長距離運行）に、保有車両台数全体のうち、どの程度の割合で投入していますか（○印は1つ）。

- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1. 長距離運行は10%未満 | 4. 長距離運行は50～70%未満 |
| 2. 長距離運行は10～30%未満 | 5. 長距離運行は70%以上 |
| 3. 長距離運行は30～50%未満 | |

(9) 長距離運行に従事するドライバーの労働時間管理にデジタコを利用していますか（○印は1つ）。

1. 全ての車両にデジタルタコグラフを装着して管理している
2. 一部の車両にデジタルタコグラフを装着して管理している
3. デジタルタコグラフは装着しておらず、全てアナログタコグラフと運転日報で管理している
4. その他（具体的に_____）

問2. 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」）について伺います。

(1) 1カ月の拘束時間（293時間以内）について伺います。1カ月あたり293時間の制限を延長するための労使協定を締結していますか（○印は1つ）。

- | | |
|------------------------------|------------|
| 1. 書面による労使協定を締結している（320時間まで） | 2. 締結していない |
|------------------------------|------------|

(2) 特に、長距離運行に従事するドライバーについて、

①1カ月の拘束時間が293時間を超えることはありますか（○印は1つ）。

- | | | |
|-------|----------|-----------|
| 1. ない | 2. 時々、ある | 3. しばしばある |
|-------|----------|-----------|

②1カ月の拘束時間が320時間を超えることはありますか（○印は1つ）。

- | | | |
|-------|----------|-----------|
| 1. ない | 2. 時々、ある | 3. しばしばある |
|-------|----------|-----------|

③1年間の拘束時間が3,516時間を超えることはありますか（○印は1つ）。

- | | | |
|-------|----------|-----------|
| 1. ない | 2. 時々、ある | 3. しばしばある |
|-------|----------|-----------|

以下、長距離運行に従事するドライバーについて伺います。

(3) 1日（始業時刻から起算して24時間をいう）の拘束時間について伺います（○印はいくつでも）。

1. 1日の拘束時間は13時間以内である
2. 1日の拘束時間が13時間を超えるケースはあるが、15時間超となるのは1週につき2回までに収まっている
3. 1日の拘束時間が15時間を超えるケースが1週につき3回以上ある
4. 時々1日の拘束時間が16時間を超える
5. しばしば1日の拘束時間が16時間を超える

(4) 勤務と次の勤務の間の休息期間（本人の自由な意思で使える期間）は継続8時間以上となっていますか（分割休息の場合を除く、○印は1つ）。

1. 休息期間は継続8時間以上である 2. 継続8時間未満の場合がある

(5) 分割休息期間（トラック運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間を分割して与える）について、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上となっていますか（○印は1つ）。

1. 分割休息は1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上である
2. 分割休息が1回当たり継続4時間未満または合計10時間未満の場合がある
3. 分割休息となることはない

(6) 1日の運転時間は、2日平均で1日当たり9時間以内となっていますか（○印は1つ）。

1. 9時間を超えることはない 2. 時々9時間を超える 3. しばしば9時間を超える

(7) 2週間を平均した1週間当たりの運転時間は44時間以内となっていますか（○印は1つ）。

1. 44時間を超えることはない 2. 時々44時間を超える 3. しばしば44時間を超える

(8) 連続運転時間は4時間以内となっていますか（○印は1つ）。

1. 4時間を超えることはない
2. 時々4時間を超える
3. しばしば4時間を超える

→ 「2.時々超える」「3.しばしば超える」と回答した方に伺います。超えてしまうパターンをご回答下さい(○印はいくつでも)

1. 運転と運転の間の運転離脱が30分に満たないパターン
2. 1回10分未満の運転離脱となっているパターン
3. 運転離脱なしで4時間を超えてしまうパターン

(9) 一の運行（所属営業所を出発してから帰着するまで）は144時間以内となっていますか（○印は1つ）。

1. 144時間を超えることはない 2. 時々144時間を超える 3. しばしば144時間を超える

(10) 改善基準告示等の項目を遵守できない要因はどこにあると思いますか（○印はいくつでも）。

1. 運送事業者側で荷主からのオーダーに合わせた効率的な運行計画を作れていないため
2. ドライバーが指示通りに運行しないため
3. 運送事業者側の労働時間管理が正確ではないため
4. ドライバーの運転日報への記入が不正確であるため
5. 納品までのリードタイムや時間指定等の条件が厳しいため
6. 荷待ち時間が発生するため

→ 荷待ちが発生する場所は 1. 特に発荷主 2. 特に着荷主 3. その他(_____)

7. 積み込みや荷卸しが手荷役で、作業時間が長時間となるため
8. 高速道路を効果的に利用できていないため
9. フェリーを効果的に利用できていないため
10. その他(具体的に_____)
11. わからない

問3. 休日労働の現在の状況を教えてください。

(1) 会社としての休日（週1回の法定休日と会社が指定した休日）は、どのような制度ですか（○印は1つ）。

1. 4週4休 3. 4週6休 5. 4週8休
2. 4週5休 4. 4週7休 6. その他(具体的に_____)

(2) 長距離運行に従事するドライバーでは、法定休日労働は、どの程度発生していますか(○印は1つ)。

1. ほとんど発生しない
2. 月に1回程度
3. 2週間に1回まで
4. 「2週間に1回まで」を守れない場合がある
5. その他(具体的に_____)

問4. 長距離運行に従事するドライバーが以下のような勤務や運転になった場合、安全運転に影響を及ぼすと感じますか(○印は1つずつ)。

(1) 連続4時間を超える運転

1. 安全運転に支障を感じる
2. 支障があるとは感じない → _____時間までなら支障ない
(その場合の条件等_____)

(2) 2日を平均して1日当たり9時間を超える運転(前日又は翌日との平均)

1. 安全運転に支障を感じる
2. 支障があるとは感じない → 2日を平均して1日当たり_____時間までなら支障ない
(その場合の条件等_____)

(3) 拘束時間が1日16時間を超える勤務

1. 安全運転に支障を感じる
2. 支障があるとは感じない → 拘束時間が_____時間までなら支障ない
(その場合の条件等_____)

(4) 一の運行(所属営業所を出発してから帰着するまで)が144時間を超える勤務

1. 安全運転に支障を感じる
2. 支障があるとは感じない → 一の運行が_____時間までなら支障ない
(その場合の条件等_____)

(5) 2週間以上の連続勤務(2週間に1回も休日がとれない)

1. 安全運転に支障を感じる
2. 支障があるとは感じない → 連続_____日までなら支障ない
(その場合の条件等_____)

問5. 連続運転時間は4時間まで、4時間毎に合計30分以上の運転離脱が必要で、分割する場合は1回10分以上の運転離脱が必要となります(10分未満では運転離脱とは認められません)。「10分以上」という単位は、安全運転上、適切であると思いますか(○印は1つ)。

1. 「10分以上」の現状のままでよい
2. 「10分以上」より長い方がよい → 何分以上がよいですか(____分以上)
3. 「10分以上」より短くてもよい → 何分以上がよいですか(____分以上)
4. わからない

問6. 休息期間は1回4時間以上で合計10時間以上の分割休息も認められています(4時間未満では休息期間とならず休憩時間として扱われます)。「1回4時間以上」は安全運転上、適切であると思いますか(○印は1つ)。

1. 「4時間以上」の現状のままでよい
2. 「4時間以上」より長い方がよい → 何時間以上がよいですか(____時間以上)
3. 「4時間以上」より短くてもよい → 何時間以上がよいですか(____時間以上)
4. わからない

問7. 運行管理業務について伺います。

(1) 長距離運行(2泊3日以上)で、乗務前・乗務後のいずれの点呼も対面で行うことができない場合、運行管理者は「運行指示書(正)(副)」を作成し、ドライバーに適切な指示を行うとともに「運行指示書(正)」を携行させなければなりません。貴事業所では、ドライバーに運行指示書を携行させていますか(○印は1つ)。

1. 2泊3日以上での運行では常にドライバーに携行させている
2. 運行指示書が必要な運行でも、ドライバーに携行させられない場合がある

↓

その理由: _____

3. その他(具体的に _____)

(2) 運行指示書に示した休憩や交替などの場所や日時が、実際の運行と異なることはありますか(○印は1つ)。

1. 異なることは、ほとんどない
2. 異なってしまうことがある
3. わからない

↓

(3) 「異なってしまうことがある」と回答した方に伺います。異なりやすい内容と、その理由について教えて下さい。

異なってしまう(異なりやすい)内容	その理由

(4) 事前の運行指示と実際の運行が異なることで、拘束時間の延長につながることはありますか(○印は1つ)。

1. ドライバーの拘束時間延長につながる場合がある

↓

拘束時間が延長する具体的なケース: _____

2. 拘束時間に影響はない
3. わからない

問8. 改正労働基準法では、時間外労働時間の上限が設定されます。

自動車の運転業務(ドライバー)の時間外労働は年960時間まで(適用時期:2024年4月以降)

(1) 現在、時間外労働時間(法定休日労働を含まない)が年960時間を超えるドライバーはいますか(○印は1つ)。

1. いる
2. いない
3. わからない

(2) 適用時期までに、ドライバーの時間外労働の上限規制を守れそうですか(○印は1つ)。

1. 既に、規制内に収まっている(守れている)
2. 今後、自社の努力次第で守れると思う
3. 自社の努力だけでは難しいと思う(荷主の理解と協力が必要)

↓

具体的に: _____

問9. 長距離運行においては、高速道路やフェリーを必要に応じて利用することでドライバーの運転時間を減らすことができます。

(1) 貴事業所では、必要に応じて高速道路を利用していますか (○印は1つ)。

1. 効果のある区間は、常に利用している
2. 効果のある区間でも、利用しないことがある (利用しない距離は概ね _____ 割程度)

(2) 高速道路を「効果のある区間でも、利用しないことがある」と回答した方に伺います。その理由をご回答下さい (○印はいくつでも)。

1. 高速道路料金の実費分を荷主が負担してくれないため
2. 高速道路を使っても時間短縮効果が見込めないため (一般道と変わらないため)
3. 低い運賃・料金で受託しているため (帰り荷など)
4. 運行日程的に、急ぐ必要がないため
5. 高速道路料金を節約するため
6. その他 (具体的に _____)

(3) 貴事業所の主要荷主は、高速道路料金を負担してくれますか (○印は1つ)。

1. 主要荷主では、高速道路料金の実費額をすべて負担してくれている
2. 主要荷主では、高速道路料金の実費額の一部を負担してくれている (荷主が _____ 割程度を負担)
3. 主要荷主では、高速道路料金の実費額を全く負担してくれない (貴事業所が負担している)
4. その他 (具体的に _____)

(4) 貴事業所では、必要に応じてフェリーを利用していますか (○印は1つ)。

1. 効果のある区間は、常に利用している
2. 効果のある区間でも、利用しないことがある (利用しない距離は概ね _____ 割程度)
3. フェリーに適した運行はない

(5) フェリーを「効果のある区間でも、利用しないことがある」と回答した方に伺います。その理由をご回答下さい (○印はいくつでも)。

1. フェリー料金の実費分を荷主が負担してくれないため
2. フェリーよりも高速道路を使った方が早いため
3. フェリーよりも高速道路を使った方が安いため
4. フェリーの乗船枠が足りないため
5. フェリーの運航ダイヤ設定が合わないため
6. その他 (具体的に _____)

(6) 貴事業所の主要荷主は、フェリー料金を負担してくれますか (○印は1つ)。

1. 主要荷主では、フェリー料金の実費額をすべて負担してくれている
2. 主要荷主では、フェリー料金の実費額の一部を負担してくれている (荷主が _____ 割程度を負担)
3. 主要荷主では、フェリー料金の実費額を全く負担してくれない (貴事業所が負担している)
4. フェリーに適した運行はない
5. その他 (具体的に _____)

問10. 改善基準告示のあり方について、ご意見をお聞かせ下さい。

ご協力ありがとうございました

<ドライバー用>

長距離ドライバーの就業実態アンケート

(公社)全日本トラック協会、九州トラック協会

(公社)全日本トラック協会及び九州トラック協会では改善基準告示への対応に関する検討を行っており、その一環として長距離ドライバーを対象として就業実態アンケートを実施することとなりました。

については長距離運行※に従事するドライバーの皆さまに、本アンケートにご協力いただけますよう、お願い致します。

※本調査における長距離運行とは、自社営業所を出発し帰所するまでが3営業日以上または概ね1,600kmを超える走行距離の運行のこと

ご記入済みの調査票は **12月13日(金)** までに同封の封筒に入れて封をし、貴社担当者にご提出願います。

【設問内容へのお問い合わせ】

(株)運輸・物流研究室 中田、田村 TEL:03-6272-4162(平日 10:00~17:00) FAX:03-6272-4172

問1. あなたご自身について伺います(○印はそれぞれ1つずつ)。

- | | | |
|-------------|---------------|-------------|
| (1)年齢 | (3)免許証の種類 | (5)牽引免許について |
| 1. 30歳未満 | 1. 普通 | 1. 持っている |
| 2. 30~40歳未満 | 2. 準中型 | 2. 持っていない |
| 3. 40~50歳未満 | 3. 中型 | |
| 4. 50~60歳未満 | 4. 大型 | (6)ドライバー歴 |
| 5. 60歳以上 | | 1. 5年未満 |
| (2)性別 | (4)大型特殊免許について | 2. 5~10年未満 |
| 1. 男性 | 1. 持っている | 3. 10~20年未満 |
| 2. 女性 | 2. 持っていない | 4. 20年以上 |

問2. あなたの勤務地※をご回答下さい。 _____ (都道府県) ※ 営業所の所在地

問3. 長距離運行※の方面はどこが多いですか(都道府県名、上位3方面をご記入願います)。

1位 _____ 2位 _____ 3位 _____

※ 長距離運行とは、自社営業所を出発し帰所するまでが3営業日以上または概ね1,600kmを超える走行距離の運行のこと

問4. 直近の長距離運行は、概ねどれくらいでしたか(○印はそれぞれ1つ)。

<走行距離>

1. 1,000km 未満
2. 1,000~1,500km 未満
3. 1,500~2,000km 未満
4. 2,000~3,000km 未満
5. 3,000km 以上

<泊数>

1. 2泊3日
2. 3泊4日
3. 4泊5日
4. 5泊6日
5. 6泊以上

問5. あなたは以下のような勤務や運転になることがありますか（○印は1つずつ）。

(1) 4時間の運転に対して30分の運転離脱を確保できない運転

1. よくある 2. 時々ある 3. ほとんど無い

(2) 連続運転を中断するものの、1回連続10分以上の運転離脱を確保できない運転

1. よくある 2. 時々ある 3. ほとんど無い

(3) 2日を平均して1日当たり9時間を超える運転（前日又は翌日との平均）

1. よくある 2. 時々ある 3. ほとんど無い

(4) 拘束時間が1日13時間を超える勤務

1. よくある 2. 時々ある 3. ほとんど無い

(5) 拘束時間が1日15時間を超える勤務が週3回以上発生

1. よくある 2. 時々ある 3. ほとんど無い

(6) 拘束時間が1日16時間を超える勤務

1. よくある 2. 時々ある 3. ほとんど無い

(7) 1カ月の拘束時間が293時間を超える勤務

1. よくある 2. 時々ある 3. ほとんど無い

(8) 1カ月の拘束時間が320時間を超える勤務

1. よくある 2. 時々ある 3. ほとんど無い

(9) 一の運行（所属営業所を出発してから帰着するまで）が144時間を超える勤務

1. よくある 2. 時々ある 3. ほとんど無い

(10) 2週間以上の連続勤務（2週間に1回も休日をとれない）

1. よくある 2. 時々ある 3. ほとんど無い

問6. あなたは以下のような勤務や運転になった場合、安全運転に影響を及ぼすと感じますか（○印は1つずつ）。

(1) 連続4時間を超える運転

1. 安全運転に支障を感じる
2. 支障があるとは感じない → _____ 時間までなら支障がない
(その場合の条件等 _____)

(2) 2日を平均して1日当たり9時間を超える運転(前日又は翌日との平均)

1. 安全運転に支障を感じる
2. 支障があるとは感じない → 2日を平均して1日当たり _____ 時間までなら支障ない
(その場合の条件等 _____)

(3) 拘束時間が1日16時間を超える勤務

1. 安全運転に支障を感じる
2. 支障があるとは感じない → 拘束時間が _____ 時間までなら支障ない
(その場合の条件等 _____)

(4) 一の運行(所属営業所を出発してから帰着するまで)が144時間を超える勤務

1. 安全運転に支障を感じる
2. 支障があるとは感じない → 一の運行が _____ 時間までなら支障ない
(その場合の条件等 _____)

(5) 2週間以上の連続勤務(2週間に1回も休日をとれない)

1. 安全運転に支障を感じる
2. 支障があるとは感じない → 連続 _____ 日までなら支障ない
(その場合の条件等 _____)

問7. 連続運転時間は4時間まで、4時間毎に合計30分以上の運転離脱が必要で、分割する場合は1回10分以上の運転離脱が必要となります(10分未満では運転離脱とは認められません)。「10分以上」という単位は、安全運転上、適切であると思いますか(○印は1つ)。

1. 「10分以上」の現状のままでよい
2. 「10分以上」より長い方がよい → 何分以上がよいですか (_____ 分以上)
3. 「10分以上」より短くてもよい → 何分以上がよいですか (_____ 分以上)
4. わからない

問8. 休息期間は1回4時間以上で合計10時間以上の分割休息も認められています(4時間未満では休息期間とならず休憩時間として扱われます)。「1回4時間以上」は安全運転上、適切であると思いますか(○印は1つ)。

1. 「4時間以上」の現状のままでよい
2. 「4時間以上」より長い方がよい → 何時間以上がよいですか (_____ 時間以上)
3. 「4時間以上」より短くてもよい → 何時間以上がよいですか (_____ 時間以上)
4. わからない

問9. あなたは長距離運行途上の休息期間(継続して8時間以上、又は1回4時間以上で合計10時間以上)の間に、1日あたり何時間程度の睡眠をとっていますか。

1日あたり _____ 時間程度の睡眠

問 1 0. 2024 年 4 月 1 日から時間外労働時間（休日労働含まない）の上限が年 960 時間まで（月平均 80 時間に相当）になることを知っていますか（○印は 1 つ）。

1. 知っている
2. 知らなかった

問 1 1. 休日労働の状況を教えてください。

（1）休日（週 1 回の法定休日と、会社が指定した休日の合計）は、どのようになっていますか（○印は 1 つ）。

1. 4 週 4 休
2. 4 週 5 休
3. 4 週 6 休
4. 4 週 7 休
5. 4 週 8 休
6. その他（具体的に_____）

（2）休日に休みをとれていますか（○印は 1 つ）。

1. とれている
2. 休日労働することがある（休日労働の回数は 4 週間あたりで_____回）

問 1 2. あなたは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ますか（○印は 1 つ）。

1. 収入が増えるなら、本当はもっと働きたい
2. 収入が増えたとしても、これ以上は働きたくない
3. その他（具体的に_____）

問 1 3. いまのあなたの運行体制は輸送の安全を保てる体制であると感じますか（○印は 1 つ）。

1. 安全を保てる運行体制になっている
2. 安全を保てる運行体制に（あまり）なっていない
3. その他（具体的に_____）

問 1 4. あなたは「長距離トラックのドライバー」という職業を続けたいですか（○印は 1 つ）。

1. 続けたい
2. 続けたくない
3. その他（具体的に_____）

ご協力ありがとうございました