

# 自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業

## 報告書

令和3年3月

有限責任監査法人トーマツ



# 目次

第1章 調査の概要	1
1. 背景・目的	1
2. 調査方法	1
(1) アンケート調査	1
(2) ヒアリング調査	1
3. 調査対象	2
(1) 対象	2
(2) アンケート調査回収状況	3
(3) 報告書に掲載するグラフについて	3
(4) 調査事項	4
(5) 調査対象期間の考え方について	6
第2章 調査結果	9
1. 回答者の属性	9
(1) 事業者	9
(2) 自動車運転者	24
2. 拘束時間等に関する状況	30
(1) 1日の拘束時間	30
(2) 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間	51
(3) 1日の拘束時間を延長した回数	60
(4) 休息期間	71
(5) 1ヶ月の拘束時間	83
(6) 1年間の拘束時間	101
(6) 運転時間	108
(7) 連続運転時間	115
(8) 時間外労働時間	126

(9) 法定休日の状況 .....	137
(10) 休憩時間 .....	148
3. 特例等に関する状況.....	175
(1) 特例（トラック、バス） .....	175
(2) 鉄道代行輸送及び振替輸送（バス） .....	178
(3) 道路渋滞等の遅延（バス） .....	181
4. 改善基準告示について問題と感ずる事項.....	182
5. 改善基準告示の認知.....	243
6. 改善基準告示を遵守することが難しい理由.....	246
7. 需要があるにも関わらず拘束時間の規制があるために働けないという経験 ...	250
8. 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るか ...	252
9. 運転業務の疲労度に影響があると思う事項.....	255
10. 自動車運転者の過労防止のために改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項 ...	258
11. 現在の改善基準告示の内容や改善基準告示の改定等に関連する意見 ...	264
第3章 資料編 .....	270

# 第1章 調査の概要

## 1. 背景・目的

自動車運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあり、労働条件及び安全衛生の確保・改善が喫緊の課題となっている。さらに、自動車運転者は時間外労働の上限規制が令和6(2024)年度から適用となることから、自動車運転者の労働時間改善を一層強力に推進する必要がある。

そのような中、自動車運転者の労働条件の改善を図るために策定された「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」という。)については、平成30年6月28日付け参議院厚生労働委員会附帯決議において、自動車運転者の業務については過労死防止の観点から業務の特性を踏まえ、勤務実態に応じた基準を定めることとされており、令和元年12月19日に開催された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。)にて、改善基準告示の見直しに向け、令和2年秋に全国の事業者及び自動車運転者に対し実態調査を実施することが決定された。

以上より、本事業の目的は、改善基準告示の見直しに向け、自動車運転者の労働時間等の実態調査を実施し、調査結果を報告するものである。

## 2. 調査方法

### (1) アンケート調査

郵送調査及びインターネットによる調査を実施した。

調査実施時期：2020年10月末～12月末

### (2) ヒアリング調査

電話によるインタビューを実施した。

調査実施時期：2021年2月～3月

### 3. 調査対象

#### (1) 対象

##### ア) アンケート調査

アンケート調査は自動車運転者と自動車運転者の所属する事業者とに実施した。調査の実施に当たり、ハイヤー・タクシー及びトラック事業者については営業所に対して、バス事業者については本社に対して調査を依頼した<sup>(注1)</sup>。詳細は以下の通りである。

図表 1 アンケート調査対象

業態	事業者数	自動車運転者数 <sup>(注2)</sup>
ハイヤー・タクシー	188	3,760
トラック	705	4,230
バス	400 <sup>(注3)</sup>	1,600
計	1,293	9,590

(注1) バス事業者を対象とした調査票のⅠ章及びⅡ章は営業所について、Ⅲ章以降は企業全体について回答を求めた。

(注2) 調査対象となる事業者に所属するドライバー（1事業者当たり、ハイヤー・タクシーは20名、トラックは6名、バスは4名）を対象とした。

(注3) 「乗合バス（一般路線）」を主たる事業とする228事業者、「乗合バス（高速路線）」を主たる事業とする52事業者、「貸切バス」を主たる事業とする120事業者を対象とした。

##### イ) ヒアリング調査

ヒアリング調査は、自動車運転者向けのアンケート調査の回答を参照し、1日の拘束時間が比較的長い者が所属する事業者に対して自動車運転者へのヒアリングを依頼し、協力が得られた自動車運転者に対して実施した。

図表 2 ヒアリング調査対象

業態	対象者数	実施数
ハイヤー・タクシー	30	9
トラック	30	12
バス	30	18
計	90	39

## (2) アンケート調査回収状況

回収した調査票のうち有効回答となった件数と回収率は以下の通りである。

図表 3 有効回答数と回収率

業態	事業者数	自動車運転者数
ハイヤー・タクシー	73 (38.8%)	703 (18.7%)
トラック	257 (36.5%)	1,172 (27.7%)
バス	175 (43.8%) <sup>(注1~4)</sup>	598 (37.4%)
計	505 (39.1%)	2,473 (25.8%)

(注1) N=175の内訳は、乗合バス(一般路線)調査票回答者100件、乗合バス(高速路線)調査票回答者20件、貸切バス調査票回答者55件。

(注2) 回答者のうち1件は問1~2が無回答であったため、当該質問を集計する際はN=174とした。

(注3) 問1(5)貸切バス事業者安全性評価認定を集計する際は、貸切バス車両を1台以上保有する事業者を母数として集計した(N=145(内訳は、乗合バス(一般路線)調査票回答者78件、乗合バス(高速路線)調査票回答者13件、貸切バス調査票回答者54件))。

(注4) バス事業者調査は本社に対して調査を依頼したため、乗合バス(一般路線)、乗合バス(高速路線)、貸切バスのうち複数の事業を行う事業者には複数の調査票を送付している場合がある。なお、事業者には、調査票のI章及びII章で調査対象となる営業所が重複しないよう説明の上、送付した。

## (3) 報告書に掲載するグラフについて

当報告書のとりまとめにあたっては、基本的には回答数が10件を超える質問に対してグラフを作成している。ただし、全体像を示すために10件に満たない場合でもグラフを作成している場合もある。回答数が少ない場合、その数字の解釈において留意が必要である。

## (4) 調査事項

専門委員会 で決定した調査票の業態ごとの質問事項を以下に示す。

図表 4 ハイヤー・タクシー

事業者調査	自動車運転者調査
<b>I 営業所の概要</b> 営業所の所在地、主たる事業内容、従業員数及び自動車運転者数、ハイヤー・タクシー別の自動車運転者数、給与体系別の自動車運転者数、保有する車両の台数（ハイヤー・タクシー別、タクシグラフの搭載状況別）、運行管理に従事する者の数、「働きやすい職場認証制度」の申請予定、労働組合の有無、36協定の締結、日勤勤務者の労使協定による1ヶ月の拘束時間の延長の有無、隔日勤務者の労使協定による1ヶ月の拘束時間の延長の有無	<b>I 自動車運転者自身のこと</b> 性別、年齢、雇用形態、勤務先での経験年数、自動車運転者としての経験年数、車庫待ち等の運転者か否か、勤務時間帯、労働組合の有無（及び加入の有無）、給与体系、年収
<b>II 自動車運転者の拘束時間等</b> 始業から終業までの1日の拘束時間、始業から起算した24時間以内の拘束時間、1ヶ月の拘束時間、1年間の拘束時間、1日の時間外労働時間、1日の休憩時間、1日の拘束時間が16時間を超えた回数、法定休日の定めの有無（及び法定休日労働の回数）、2暦日の拘束時間、2暦日の時間外労働時間、2暦日の拘束時間が24時間を超えた回数	<b>II 疲労度に影響のある事項</b> 運転業務の疲労度に影響を及ぼす要因、車両の性能向上が疲労度の軽減に与える影響の程度
<b>III 改善基準告示の内容</b> 現行の改善基準告示の基準について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）	<b>III 休息期間の過ごし方</b> 休息期間及びその内訳
<b>IV その他</b> 改善基準告示を遵守することが難しい理由、事業者として改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える項目、現在の改善基準告示の内容及び改定についての意見等	<b>IV 改善基準告示に対する認識</b> 改善基準告示の各基準の認識
	<b>V 拘束時間等の状況及び改善基準告示の内容</b> 繁忙期における1日の最長の拘束時間・2暦日の最長の拘束時間・1ヶ月の拘束時間、労働時間の内訳、現在の改善基準告示について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）、拘束時間の規制があるために働きたくても働けない状況の経験の有無、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か
	<b>VI その他の事項</b> 事業主による告示の遵守を意識した運行計画の作成について、改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える項目、改善基準告示の見直しによる拘束時間の短縮や休息期間が増えた場合の利点及び問題、現在の改善基準告示の内容及び改定についての意見

図表 5 トラック

事業者調査	自動車運転者調査
<b>I 営業所の概要</b> 営業所の所在地、主たる事業内容、最も取引額が多い発荷主の業種、従業員数及び自動車運転者数、保有する車両の台数（大型、中型等）、運行種別の割合（長距離、ルート配送等）、運行管理に従事する者の数、運行管理者一人当たりが管理を担当する自動車運転者数、Gマーク認定の有無、「働きやすい職場認証制度」の申請予定、労働組合の有無、36協定の締結、労使協定による1ヶ月の拘束時間の延長の有無	<b>I 自動車運転者自身のこと</b> 性別、年齢、雇用形態、勤務先での経験年数、自動車運転者としての経験年数、乗車している車種（大型、中型等）、勤務体系（長距離、ルート配送等）、勤務時間帯、労働組合の有無（及び加入の有無）、年収
<b>II 自動車運転者の拘束時間等</b> 始業から終業までの1日の拘束時間、始業から起算した24時間以内の拘束時間、1ヶ月の拘束時間、1年間の拘束時間、最長の連続運転時間、1運行の運転時間、1日の時間外労働時間、1日の休憩時間、1日の拘束時間が15時間を超えた回数、法定休日の定めの有無（及び法定休日労働の回数）	<b>II 疲労度に影響のある事項</b> 運転業務の疲労度に影響を及ぼす要因、車両の性能向上が疲労度の軽減に与える影響の程度
<b>III 改善基準告示の特例等の利用状況</b> 改善基準告示の特例の利用状況（休息期間分割・2人乗務・隔日勤務・フェリー乗船）、緊急輸送等の適用除外業務の状況	<b>III 休息期間の過ごし方</b> 休息期間及びその内訳
<b>IV 改善基準告示の内容</b> 現行の改善基準告示の基準について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）	<b>IV 改善基準告示に対する認識</b> 改善基準告示の各基準の認識
<b>V その他</b> 改善基準告示を遵守することが難しい理由、荷主からの理解を得るための取組や工夫及び取組成果、事業者として改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える項目、現在の改善基準告示の内容及び改定についての意見等	<b>V 拘束時間等の状況及び改善基準告示の内容</b> 繁忙期における1日の最長の拘束時間・1ヶ月の拘束時間・最長の連続運転時間、現在の改善基準告示について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）、拘束時間の規制があるために働きたくても働けない状況の経験の有無、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か
	<b>VI その他の事項</b> 自動車運転者を続けるために必要な要因、事業主による改善基準告示の遵守を意識した運行計画の作成について、荷主の協力について、改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える項目、改善基準告示の見直しによる拘束時間の短縮や休息期間が増えた場合の利点及び問題、現在の改善基準告示の内容及び改定についての意見

図表 6 バス

事業者調査	自動車運転者調査
<p><b>I 営業所の概要</b>                      営業所の所在地、従業員数及び自動車運転者数、保有する車両の台数（乗合バス（一般路線）・乗合バス（高速路線）・貸切バス・特定バス別、タコグラフの搭載状況別）、運行管理に従事する者の数、貸切バス事業者安全性評価認定の有無、「働きやすい職場認証制度」の申請予定、労働組合の有無、36協定の締結、労使協定による4週間を平均した1週間当たりの拘束時間の延長の有無、自動車運転者の人手不足感（及びその要因）</p>	<p><b>I 自動車運転者自身のこと</b>                      性別、年齢、雇用形態、勤務先での勤続年数、自動車運転者としての経験年数、労働組合の有無（及び加入の有無）、年収</p>
<p><b>II 自動車運転者の拘束時間等</b>                      始業から終業までの1日の拘束時間、始業から起算した24時間以内の拘束時間、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間、1年間の拘束時間、最長の連続運転時間、1日の運転時間、1日の時間外労働時間、1日の休憩時間、1日の拘束時間が15時間を超えた回数、法定休日の定め有無（及び法定休日労働の回数）、複数事業を兼任する自動車運転者の有無、中間解放の時間を拘束時間に含めているか否か、中間解放に関する課題等</p>	<p><b>II 疲労度に影響のある事項</b>                      運転業務の疲労度に影響を及ぼす要因、車両の性能向上が疲労度の軽減に与える影響の程度</p>
<p><b>III 改善基準告示の特例等の利用状況等</b>                      改善基準告示の特例の利用状況（休息期間分割・2人乗務・隔日勤務・フェリー乗船）（及び特例の適用頻度、休息期間分割の特例を利用して連続4時間以上あいた場合に当該時間を拘束時間に含めているか否か、休息期間分割の特例に関する課題等）、振替輸送等の突発的に発生した増便等の輸送の有無（及び改善基準告示違反となった実績）、道路渋滞等により改善基準告示違反となった実績</p>	<p><b>III 休息時間の過ごし方</b>                      休息期間及びその内訳</p>
<p><b>IV 改善基準告示の内容</b>                      現行の改善基準告示の基準について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）</p>	<p><b>IV 改善基準告示に対する認識</b>                      改善基準告示の各基準の認識</p>
<p><b>V その他</b>                      改善基準告示を遵守することが難しい理由、運行管理を4週間毎に行うことに対する支障（及び運行管理が4週間毎になった場合に運行管理期間を変更するか否か）、事業者として改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える項目、現在の改善基準告示の内容及び改定についての意見等</p>	<p><b>V 拘束時間等の状況及び改善基準告示の内容</b>                      繁忙期における1日の最長の拘束時間・4週間を平均した1週間当たりの拘束時間・最長の連続運転時間、現在の改善基準告示について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）、拘束時間の規制があるために働きたくても働けない状況の経験の有無、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か</p>
	<p><b>VI その他の事項</b>                      事業者による告示の遵守を意識した運行計画の作成について（及びエージェント（取引先）の協力について）、改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える項目、改善基準告示の見直しによる拘束時間の短縮や休息期間が増えた場合の利点及び問題、現在の改善基準告示の内容及び改定についての意見</p>

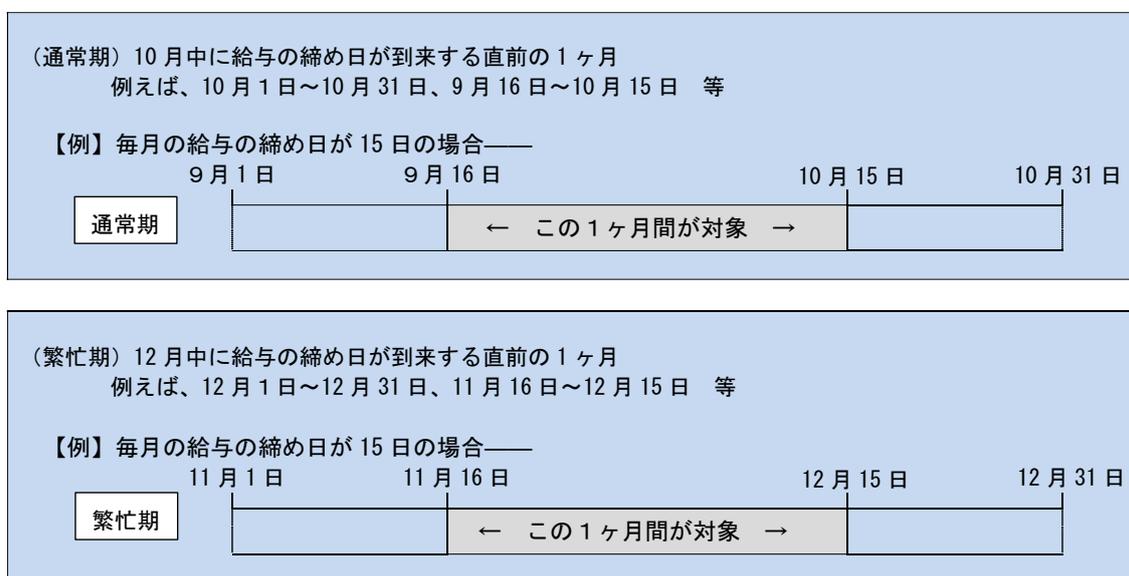
## (5) 調査対象期間の考え方について

事業者調査では、ハイヤー・タクシー、トラック、貸切バスについては、2019年の「通常期」や「繁忙期」に該当する月、乗合バス（一般路線及び高速路線）については特定の月の自動車運転者の拘束時間等の状況について尋ねている。この調査対象期間の考え方についての業態別の考え方を以下に示す。

### ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーでは、「通常期」を2019年10月、「繁忙期」を2019年12月として自動車運転者の拘束時間等について尋ねている。

図表 7 ハイヤー・タクシーにおける「通常期」、「繁忙期」の考え方



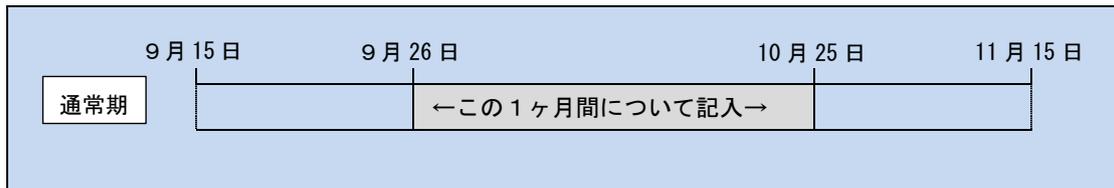
## トラック

トラックでは、「通常期」、「繁忙期」を指定せず、各事業者の実態に合わせてそれぞれの時期を決定している。時期を決定する際の考え方を以下に示す。

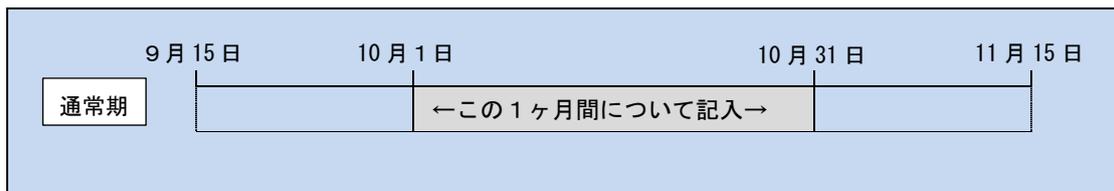
図表 8 トラックにおける「通常期」、「繁忙期」の考え方

「通常期」：2019年1月から12月までにおいて、平均的な業務量である月  
※次の①②のうち、計算しやすい方法で回答してください：

- ① 通常期である月前月の、給与締め日の翌日から次の給与締め日まで  
【例】通常期が10月であり、給与の締め日が25日の場合

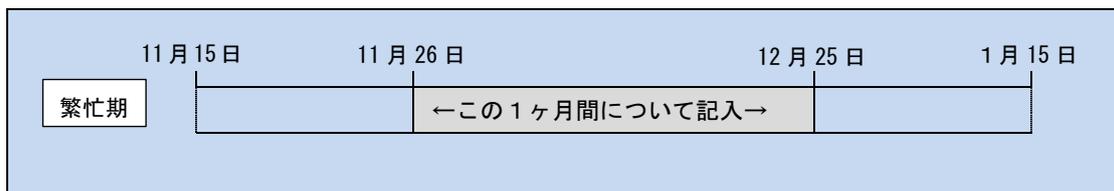


- ② 通常期である月の1日から月末まで  
【例】通常期が10月の場合

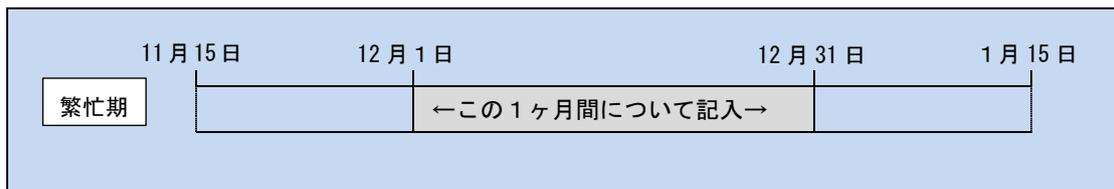


(繁忙期) 2019年1月から12月までにおいて、最も業務量の多いと思われる日が含まれる月  
※次の①②のうち、計算しやすい方法で回答してください：

- ① 繁忙期である月前月の、給与締め日の翌日から次の給与締め日まで  
【例】繁忙期が12月であり、給与の締め日が25日の場合



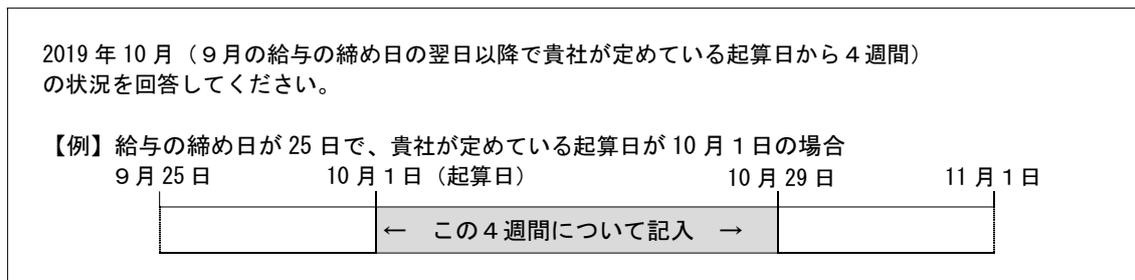
- ② 繁忙期である月の1日から月末まで  
【例】繁忙期が12月の場合



ア) 乗合バス（一般路線、高速路線）

乗合バス（一般路線、高速路線）では、2019年10月における自動車運転者の拘束時間等について尋ねている。

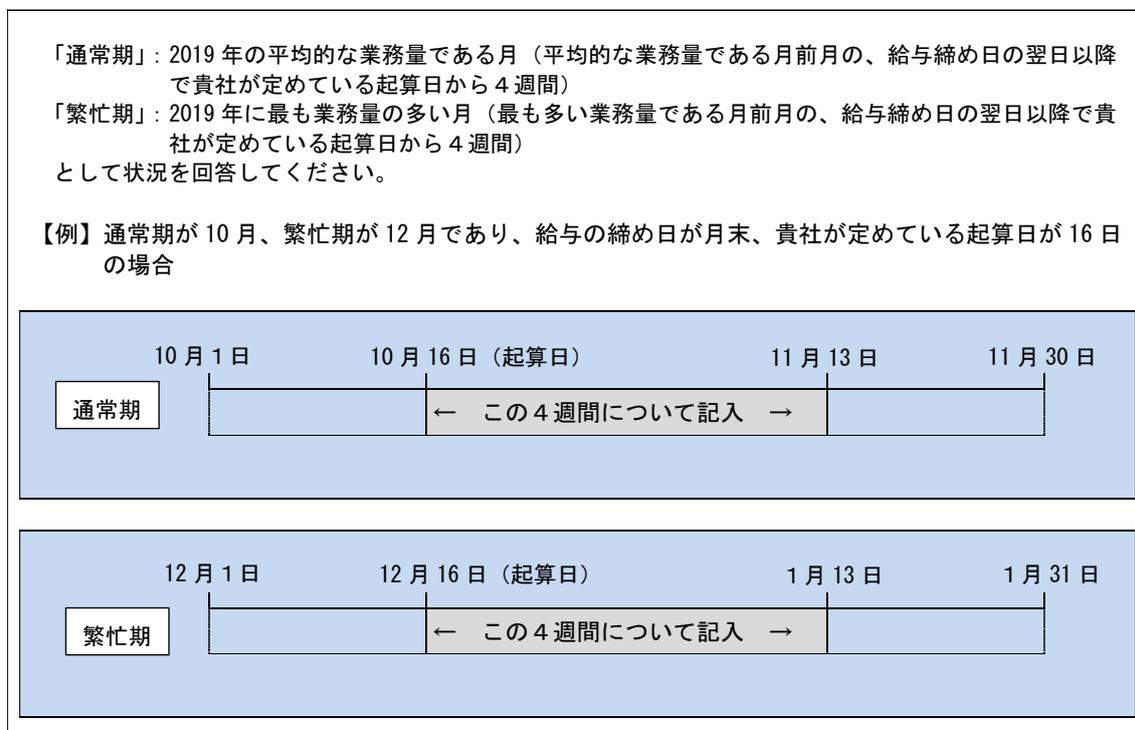
図表 9 乗合バス（一般路線、高速路線）における「2019年10月」の考え方



イ) 貸切バス

貸切バスでは、「通常期」、「繁忙期」を指定せず、各事業者の実態に合わせてそれぞれの時期を決定している。時期を決定する際の考え方を以下に示す。

図表 10 貸切バスにおける「通常期」、「繁忙期」の考え方



## 第2章 調査結果

### 1. 回答者の属性

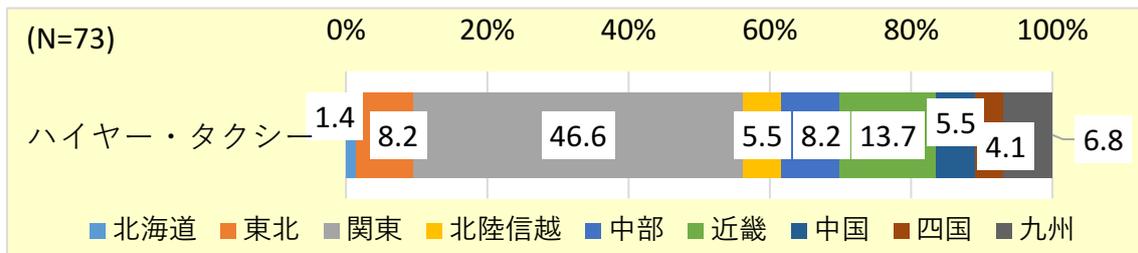
#### (1) 事業者

##### ア) 調査対象となる営業所の所在地

#### ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーの営業所の所在地は、ブロック別では「関東」が46.6%と最も多く、次いで、「近畿」が13.7%、「東北」及び「中国」が8.2%であった。

図表 11 営業所の所在地（ブロック別）



都市部と地方部の別でみると、「都市部（仙台市、横浜市、東京23区（以下、「23区」。）名古屋市、大阪市、福岡市）」が19.2%に留まったのに対し、「地方部（都市部以外）」は80.8%と多くの割合を占めた。

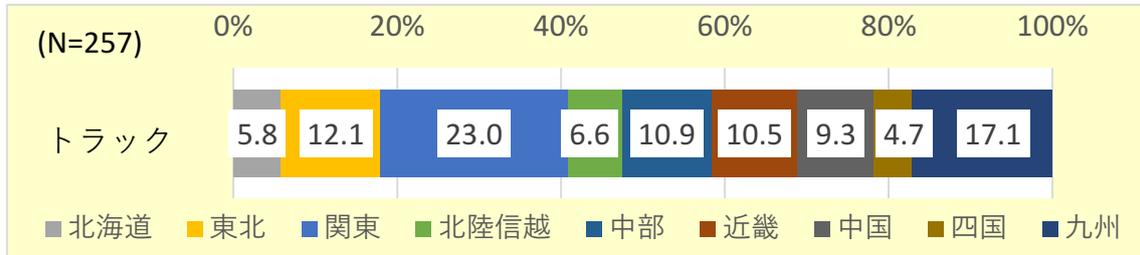
図表 12 営業所の所在地（都市部と地方部の別）



## トラック

トラックの営業所の所在地は、「関東」が23.0%と最も多く、次いで「九州」が17.1%、「東北」が12.1%、「中部」が10.9%、「近畿」が10.5%、「中国」が9.3%、「北陸信越」が6.6%、「北海道」が5.8%、「四国」が4.7%であった。

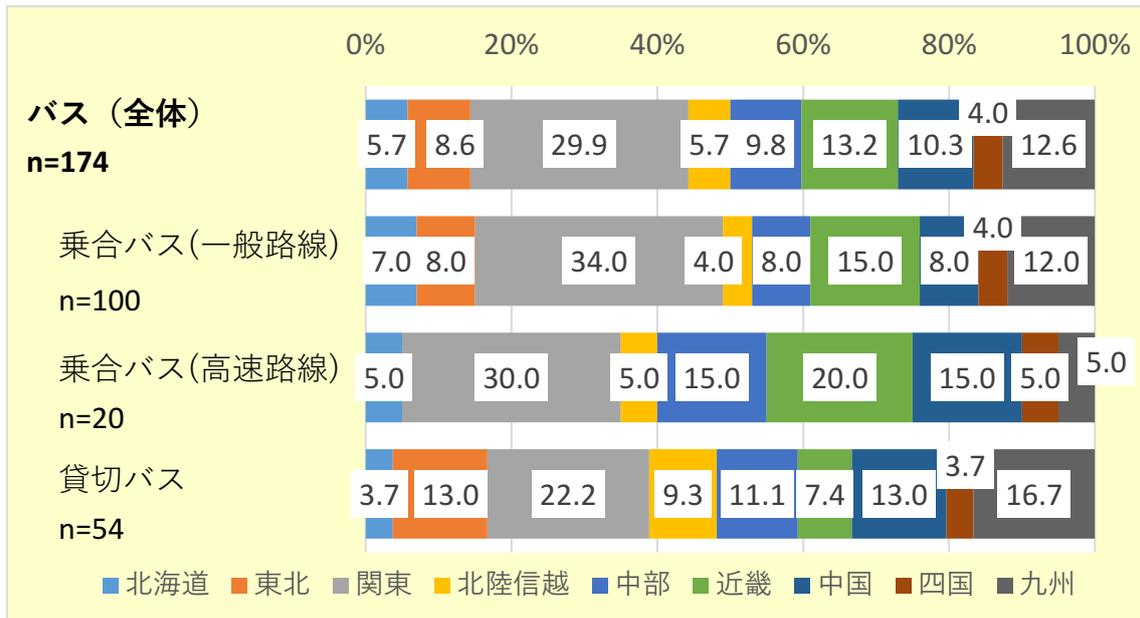
図表 13 営業所の所在地（ブロック別）



## バス

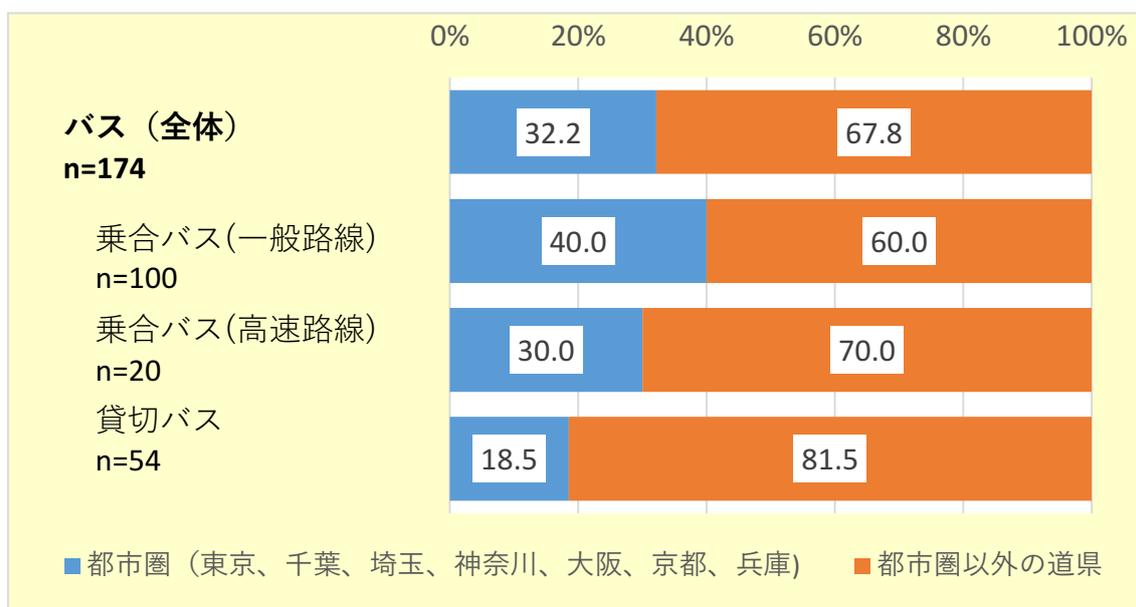
バス（全体）の営業所の所在地は、ブロック別にみると「関東」が29.9%と最も多く、次いで「近畿」が13.2%、「九州」が12.6%であった。

図表 14 営業所の所在地（ブロック別）



都市圏と都市圏以外の別でみると、バス（全体）の営業所の所在地は、「都市圏（東京、千葉、埼玉、神奈川、大阪、京都、兵庫）」は32.2%に留まったのに対し、「都市圏以外（都市圏以外の道県）」は67.8%であった。事業別にみると、乗合バス（一般路線）は「都市圏」が40.0%、「都市圏以外」が60.0%となり、バス（全体）に比べて「都市圏」の割合が約10%多かった。

図表 15 営業所の所在地（都市圏と都市圏以外の別）

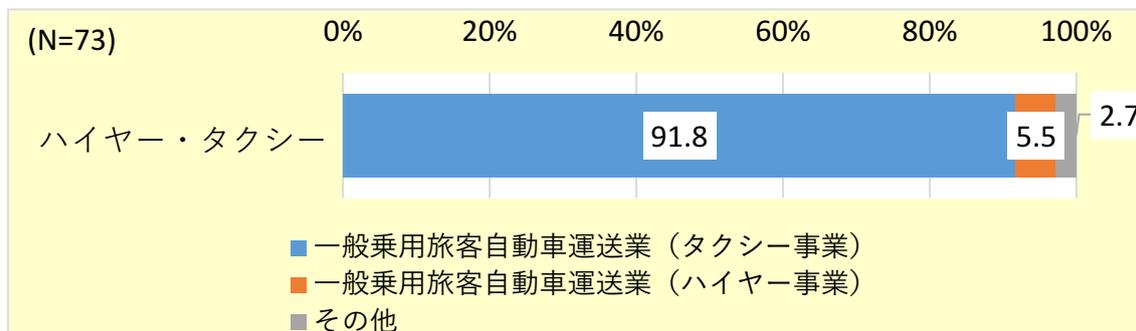


イ) 主たる事業内容

ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシー事業者の主たる事業内容は、「一般乗用旅客自動車運送業（タクシー事業）」が91.8%であった。

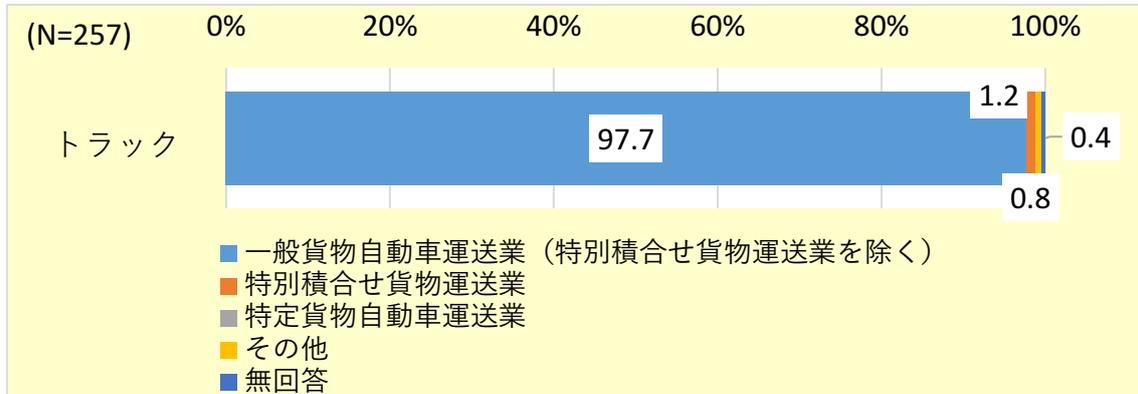
図表 16 主たる事業内容



## トラック

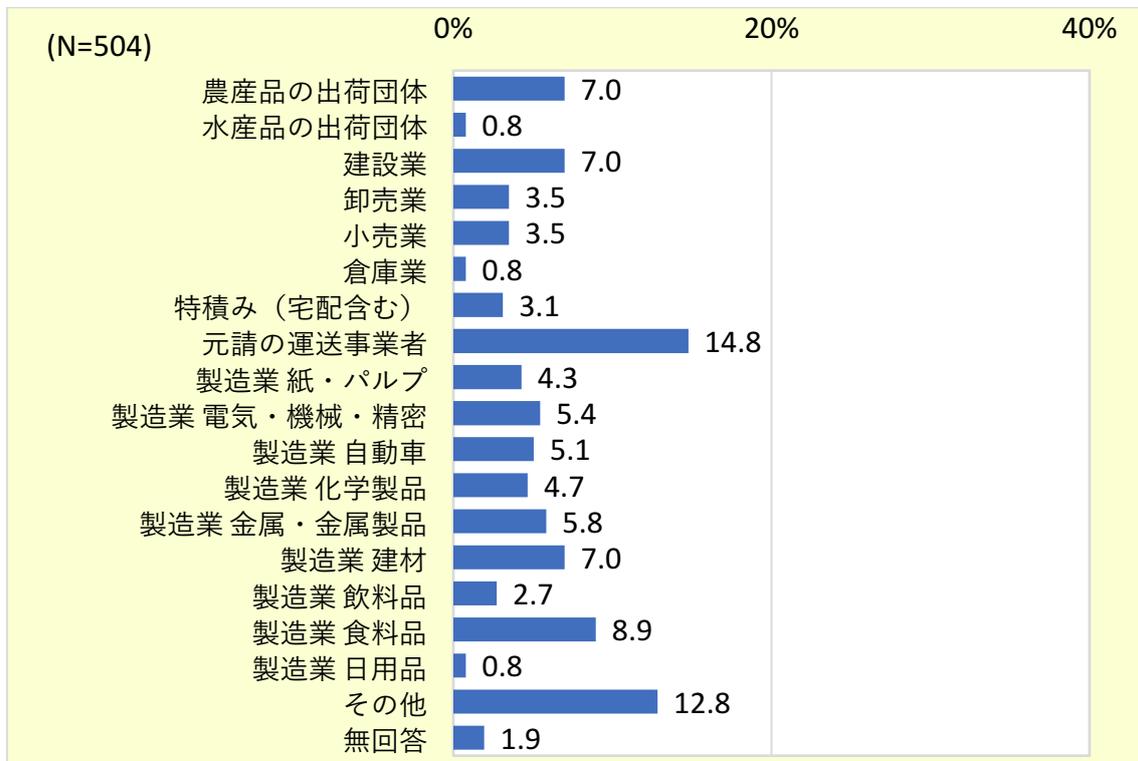
トラック事業者の主たる事業内容は、「一般貨物自動車運送業（特別積合せ貨物運送業を除く）」が97.7%と大部分を占めた。一方、「特別積合せ貨物運送業」は1.2%、「特定貨物自動車運送業」は0.8%であった。

図表 17 主たる事業内容

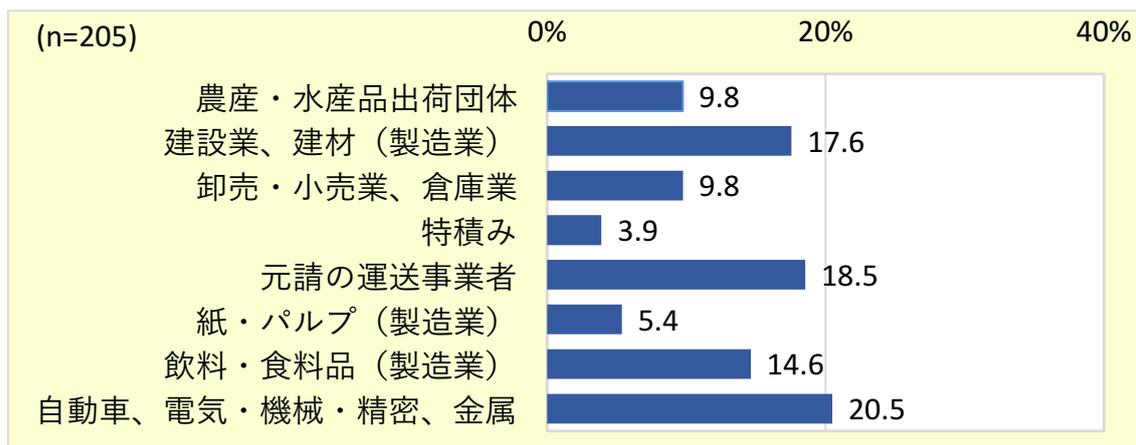


トラックにおける最も取引額の多い発荷主は、「元請の運送事業者」が14.8%となり、最も多かった。次いで、「製造業 食料品」が8.9%であった。

図表 18 最も取引額の多い発荷主（全体）



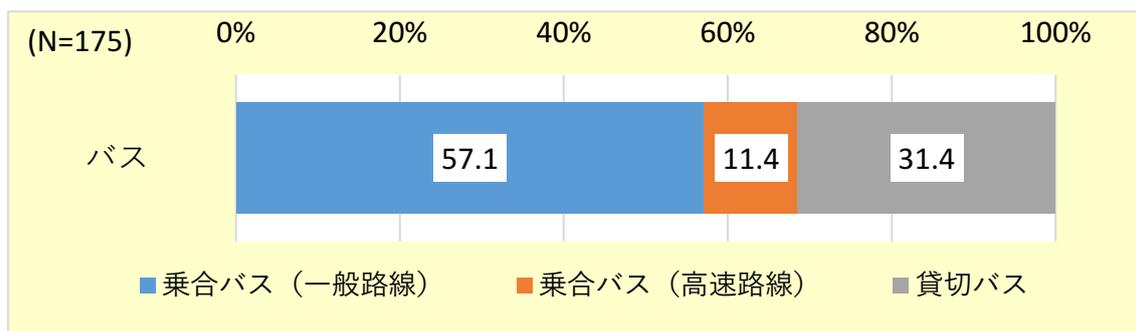
図表 19 最も取引額の多い発荷主（分析に用いる主要8分類）



バス

バスの主たる事業内容は、乗合バス（一般路線）が 57.1%、次いで貸切バスが 31.4%、乗合バス（高速路線）が 11.4%であった。

図表 20 主たる事業内容



ウ) 所属する自動車運転者

ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーでは、「20人以下」が38.4%と最も多く、次いで「51人以上」が31.5%、「21人～50人」が30.1%であった。

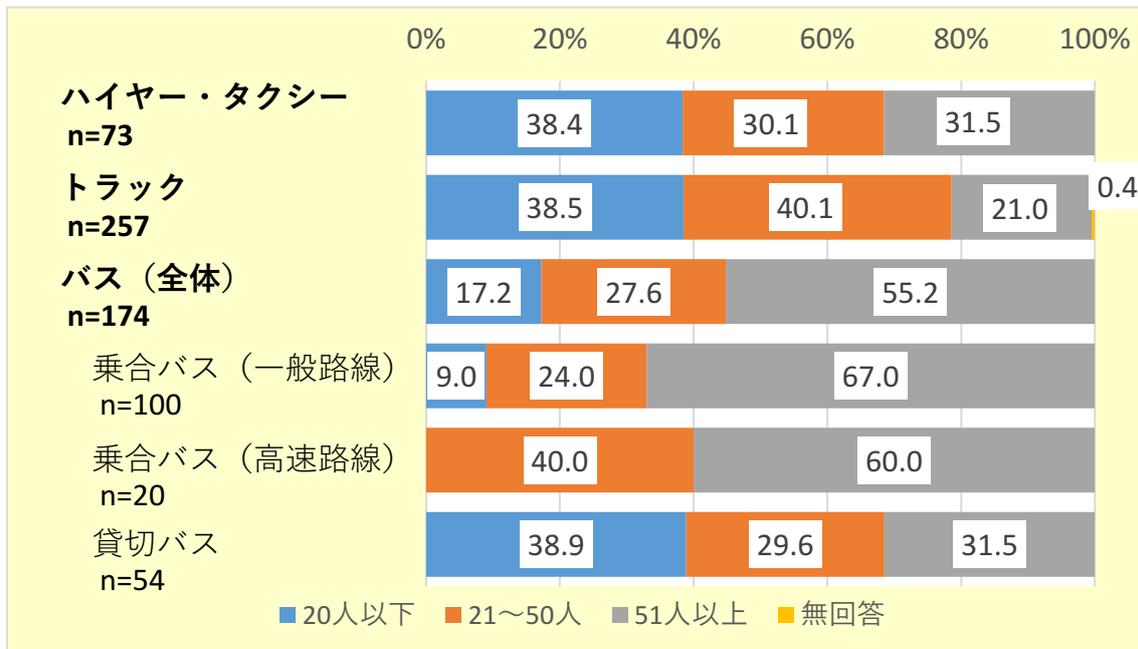
トラック

トラックでは、「21人～50人」が40.1%と最も多く、次いで「20人以下」が38.5%、「51人以上」が21.0%であった。

バス

バス（全体）では、「51人以上」が55.2%と最も多く、次いで「21人～50人」が27.6%、「20人以下」が17.2%であった。

図表 21 所属する自動車運転者（人数規模ごとに集計）

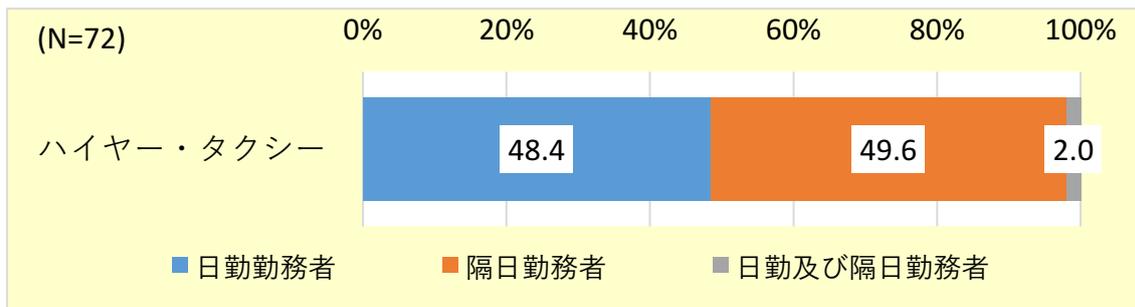


## ハイヤー・タクシー（勤務形態別、給与形態別）

### a) 勤務形態別

営業所に所属する自動車運転者数を勤務形態別に見ると、「隔日勤務者」が 49.6%、「日勤勤務者」が 48.4%とほぼ同数であった。日勤勤務と隔日勤務を兼務する者は 2.0%であった。

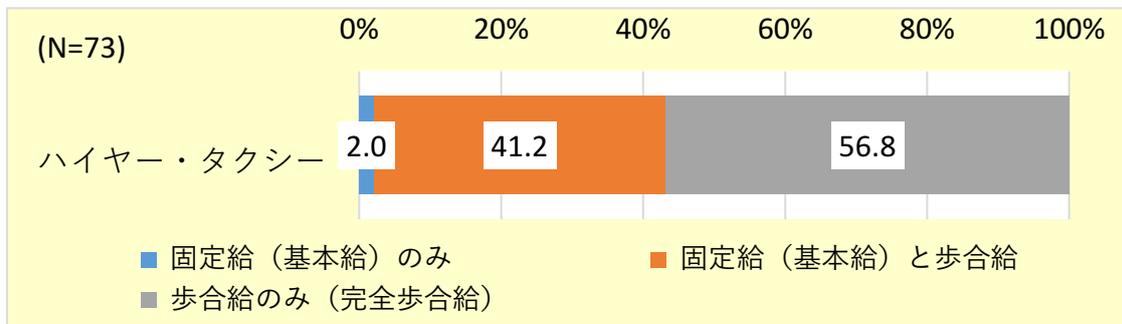
図表 22 所属する自動車運転者（人数規模ごとに集計）



### b) 給与形態別

営業所に所属する自動車運転者の人数を給与形態別に見ると、「歩合給のみ（完全歩合給）」が 56.8%と最も多く、次いで「固定給（基本給）と歩合給」が 41.2%、「固定給（基本給）のみ」が 2.0%であった。

図表 23 給与形態別に見た所属する自動車運転者（人数規模ごとに集計）



エ) 保有する車両の台数

ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーは、「20台以下」が43.8%と最も多く、次いで「21～50台」が35.6%、「51台以上」が20.5%であった。

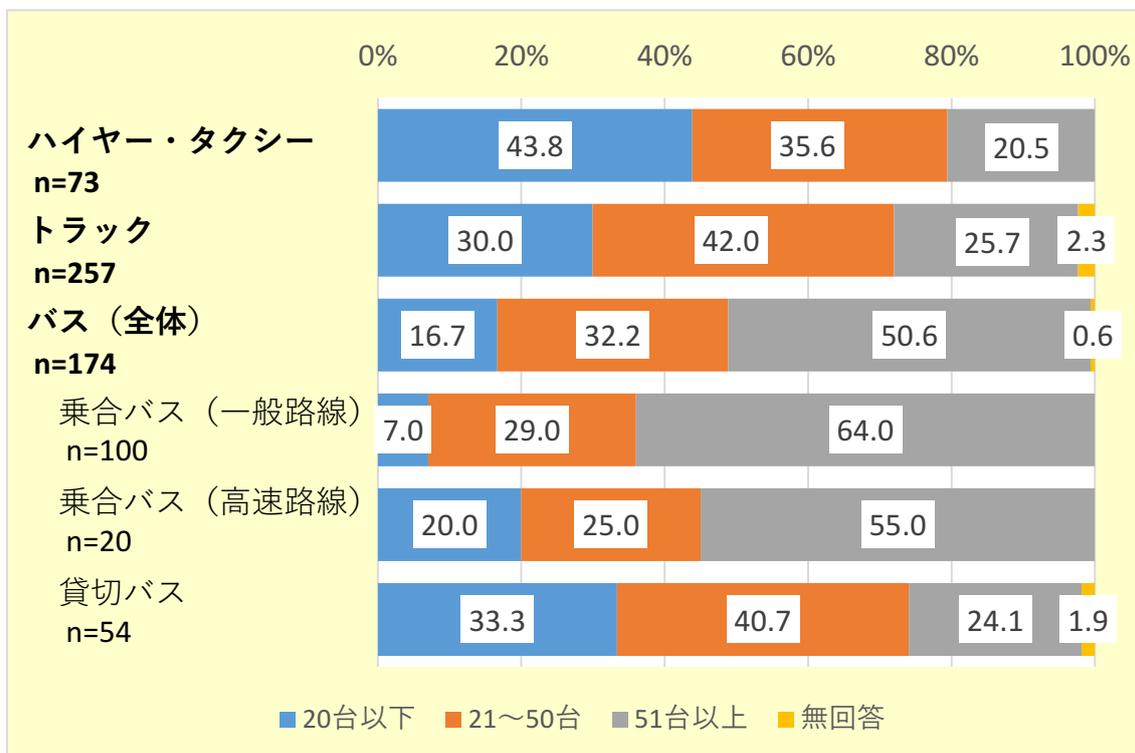
トラック

トラックは、「21～50台」が42.0%と最も多く、次いで「20台以下」が30.0%、「51台以上」が25.7%であった。

バス

バス（全体）は、「51台以上」が50.6%と最も多く、次いで「21台～50台」が32.2%、「20台以下」が16.7%であった。

図表 24 保有する車両（車両規模ごとに集計）



### ハイヤー・タクシー（デジタコ搭載車両の割合）

保有する車両のうちデジタコ搭載車両の占める割合は、「2割以下」が63.0%と最も多く、次いで「8割超」が35.6%、「6割超8割以下」が1.4%であった。

図表 25 保有する車両のうちデジタコ搭載車両の占める割合



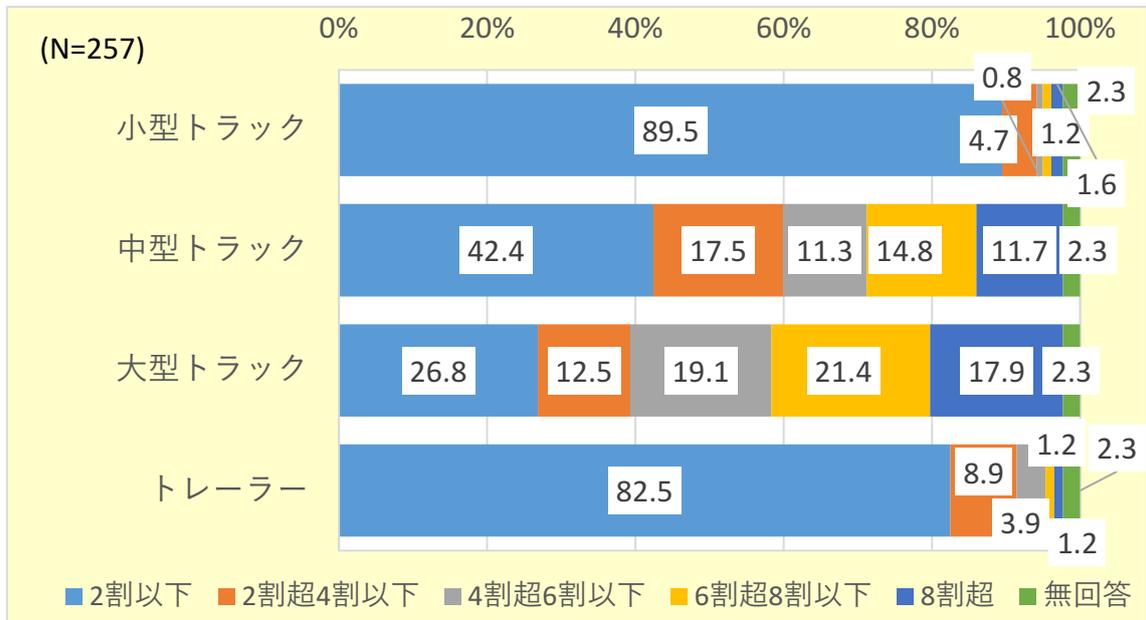
### トラック（車両の種類別の占める割合、運行種別の占める割合）

a) 車両の種類別の占める割合

車両種類別の占める割合をみると、小型トラックは、「2割以下」との回答が最も多く89.5%であった。

また、車両の種類別で最も多かった回答は、それぞれ、中型トラックが「2割以下」で42.4%、大型トラックは「2割以下」で26.8%、トレーラーは「2割以下」で82.5%であった。

図表 26 保有する車両のうち車両の種類ごとの占める割合

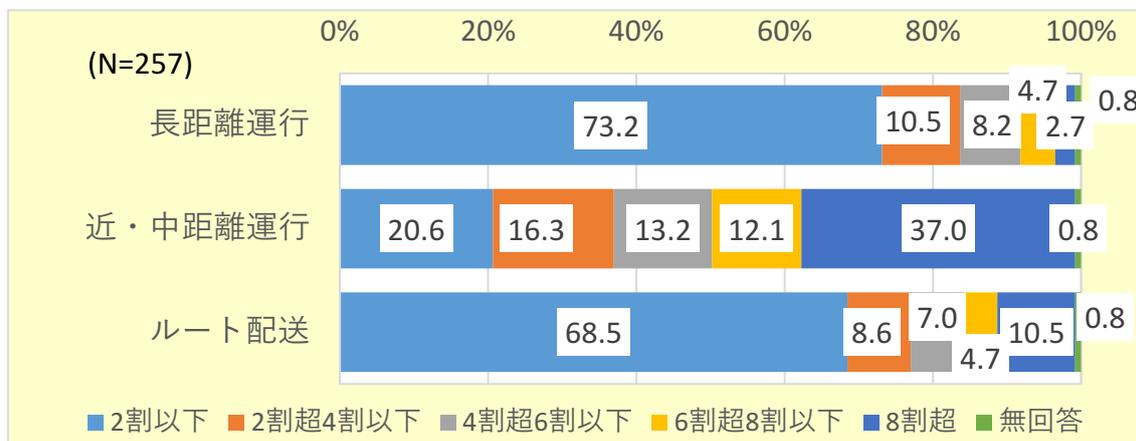


※ 車両の種類ごとに、営業所が所有する全車両のうちに占める割合を計算し、その割合ごとに回答数 (%) を示している。

b) 運行種別の占める割合

保有する車両のうち運行種別の占める割合をみると、長距離運行は、「2割以下」が73.2%と最も多く、次いで「2割超4割以下」が10.5%、「4割超6割以下」が8.2%、「6割超8割以下」が4.7%、「8割超」が2.7%であった。

図表 27 保有する車両のうち投入する運行種別ごとの占める割合

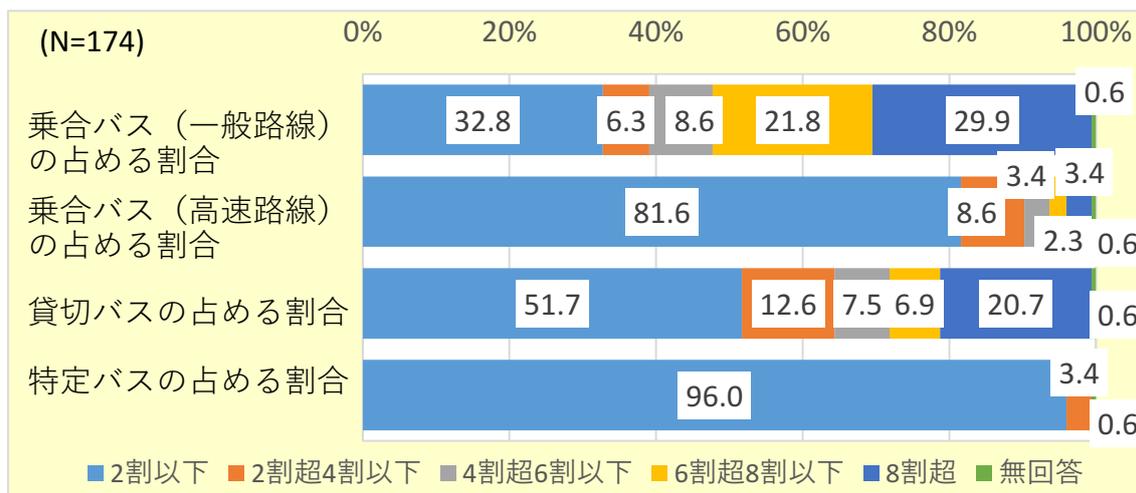


※ 運行種別ごとに、営業所が所有する全車両のうちに占める割合を計算し、その割合ごとに回答数(%)を示している。

バス（各事業に用いる車両が占める割合）

バス（全体）では、「乗合バス（一般路線）」事業に用いる車両が多い傾向が見られた。

図表 28 保有する車両のうち各事業に用いる車両の占める割合（バス（全体））



※ 事業に用いる車両ごとに、営業所が所有する全車両のうちに占める割合を計算し、その割合ごとに回答数(%)を示している。

オ) 運行管理に従事する者の数

ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーの運行管理者数は、「0～3人」が56.2%と最も多く、次いで「4～6人」が37.0%、「7～9人」が5.5%、「10人以上」が1.4%であった。

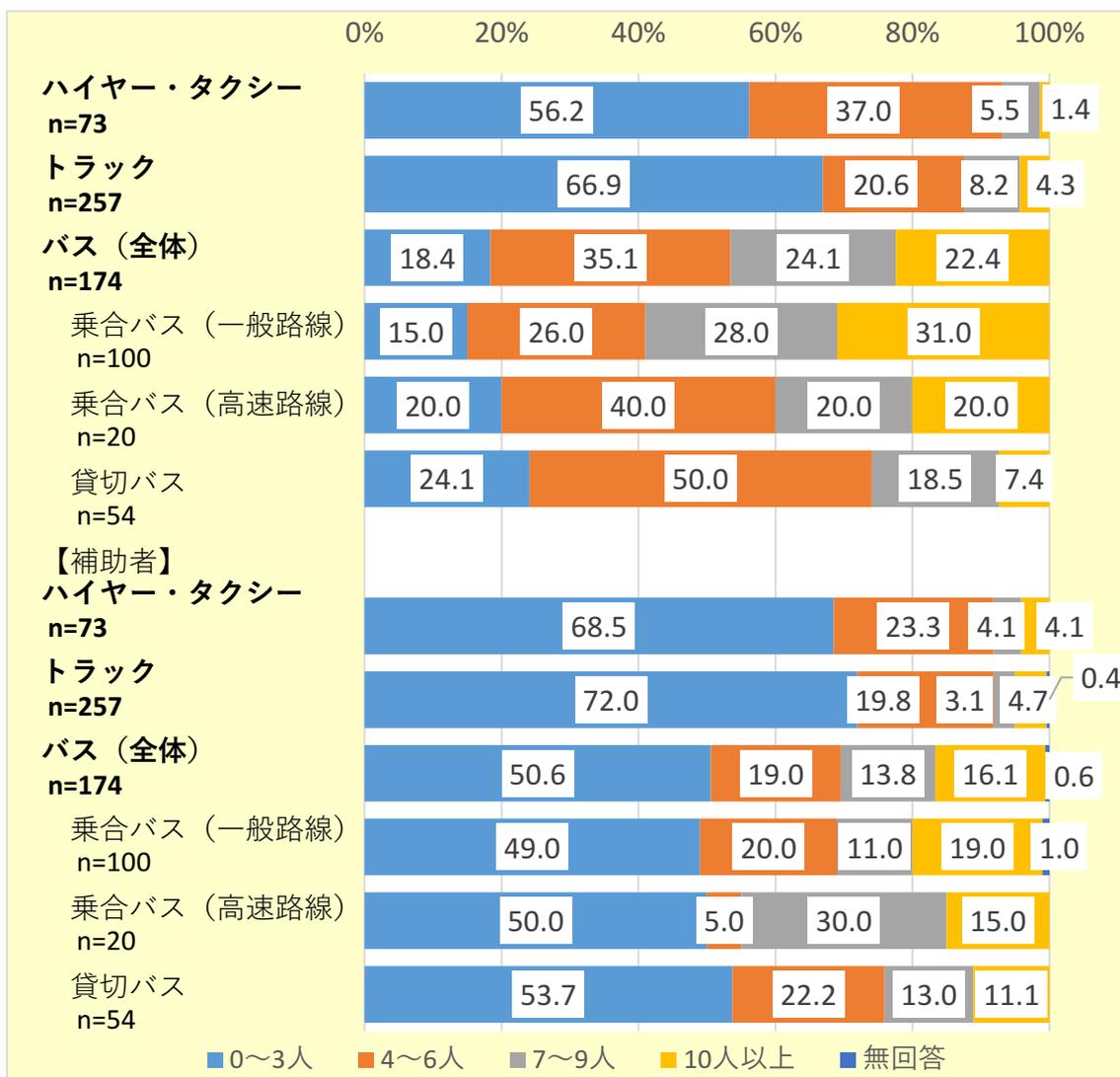
トラック

トラックの運行管理者数は、「0～3人」が66.9%と最も多く、次いで「4～6人」が20.6%、「7～9人」が8.2%、「10人以上」が4.3%であった。

バス

バス（全体）の運行管理者数は、「4～6人」が35.1%と最も多かった。

図表 29 運行管理者数



## カ) 労働組合の有無

### ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーに関しては、「労働組合はない」が63.0%と最も多く、次いで「従業員の過半数で組織する労働組合（過半数組合）がある」が26.0%、「過半数組合ではないが組合がある」が11.0%であった。

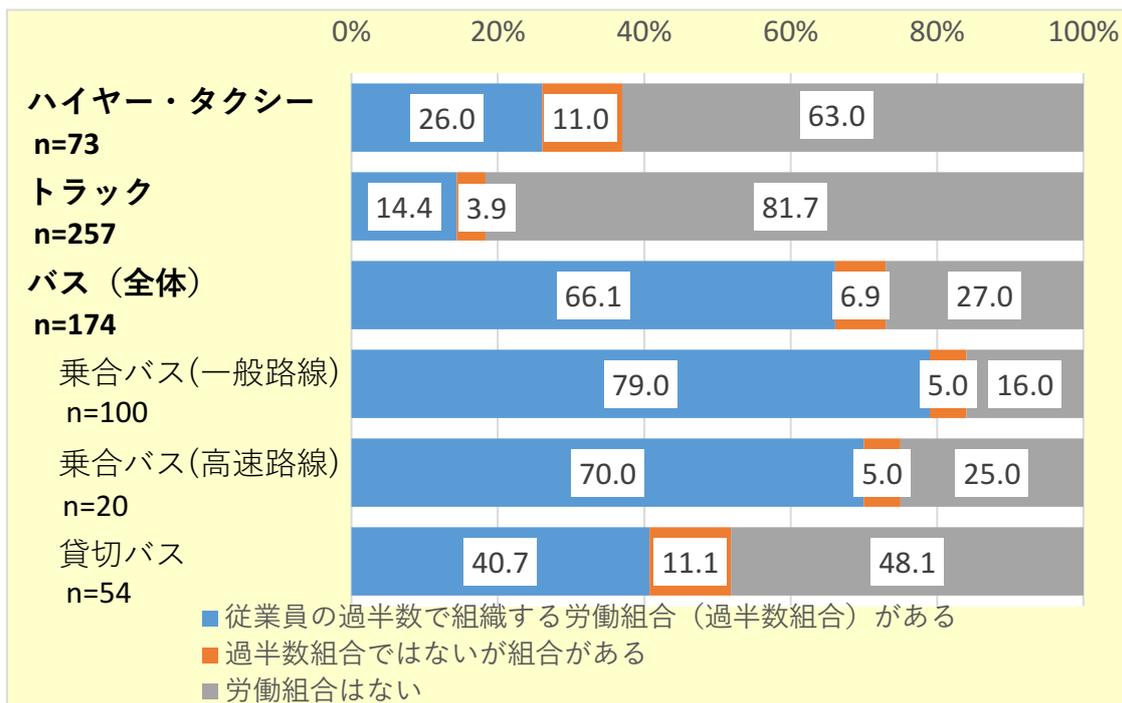
### トラック

トラックに関しては、「労働組合はない」が81.7%と最も多く、次いで「従業員の過半数で組織する労働組合（過半数組合）がある」が14.4%、「過半数組合ではないが組合がある」が3.9%であった。

### バス

バス（全体）に関しては、「従業員の過半数で組織する労働組合（過半数組合）がある」が66.1%と最も多く、次いで「労働組合はない」が27.0%、「過半数組合ではないが組合がある」が6.9%であった。

図表 30 労働組合の有無



キ) 改善基準告示の内容を基にした拘束時間の延長状況

ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーに関しては、「拘束時間を延長していない」が54.8%と多く、次いで「拘束時間を延長している」が41.1%、「無回答」が4.1%であった。

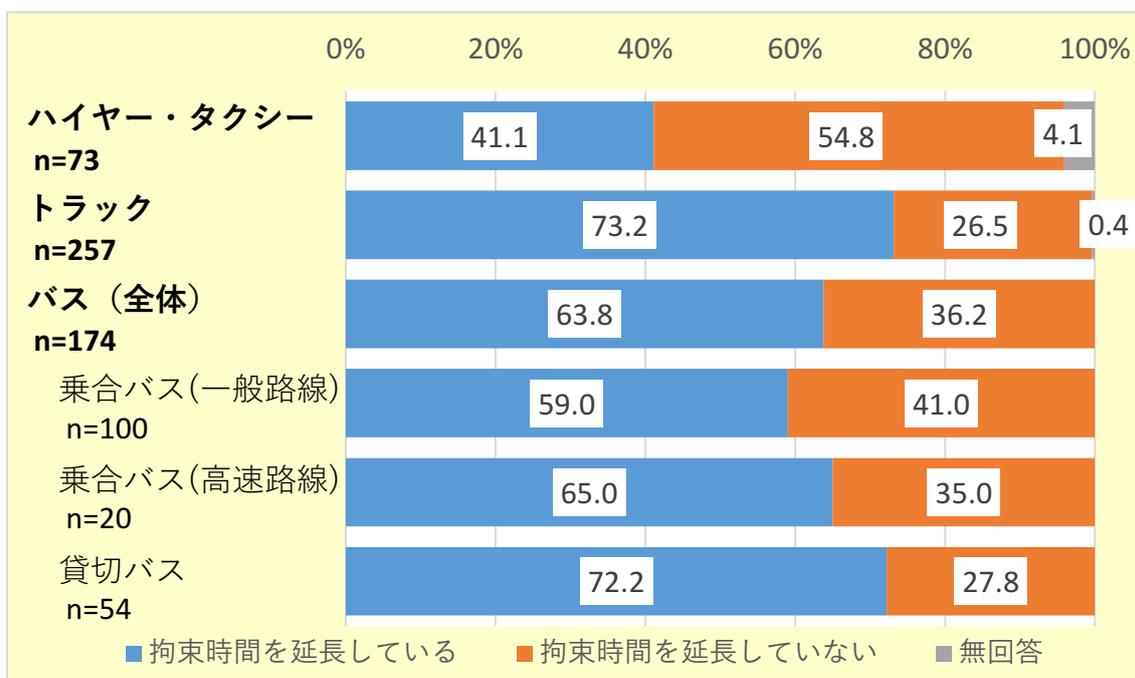
トラック

トラックに関しては、「拘束時間を延長している」が73.2%と多く、次いで「拘束時間を延長していない」が26.5%、「無回答」が0.4%であった。

バス

バス（全体）に関しては、「拘束時間を延長している」が63.8%と多く、次いで「拘束時間を延長していない」が36.2%であった。

図表 31 拘束時間の延長状況



ク) 安全性評価認定の有無

トラック (Gマーク認定)

トラックのGマーク認定の有無をみると、「あり」が59.9%、「なし」が39.7%であった。

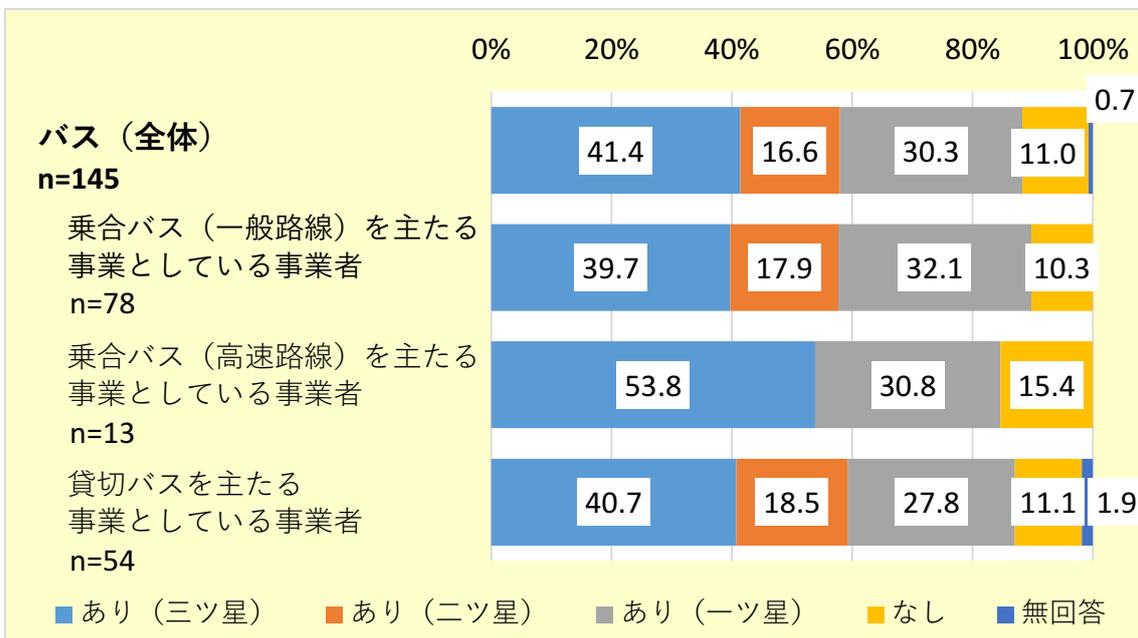
図表 32 Gマーク認定の有無



バス (貸切バス事業者安全性評価認定)

貸切バス事業も行う事業者について、バス (全体) の貸切バス事業者安全性評価認定の有無をみると、「あり (三ツ星)」が41.4%と最も多く、次いで「あり (一ツ星)」が30.3%、「あり (二ツ星)」が16.6%、「なし」が11.0%であった。

図表 33 貸切バス事業者安全性評価認定の有無



※ 乗合バス事業者の中で「貸切事業を行っていない」営業所を母数から省いている。

ケ) 国土交通省が創設した自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」の申請状況

ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーに関しては、「未定」が69.9%と最も多く、次いで「申請しない」が15.1%、「申請する（申請した）」が13.7%であった。

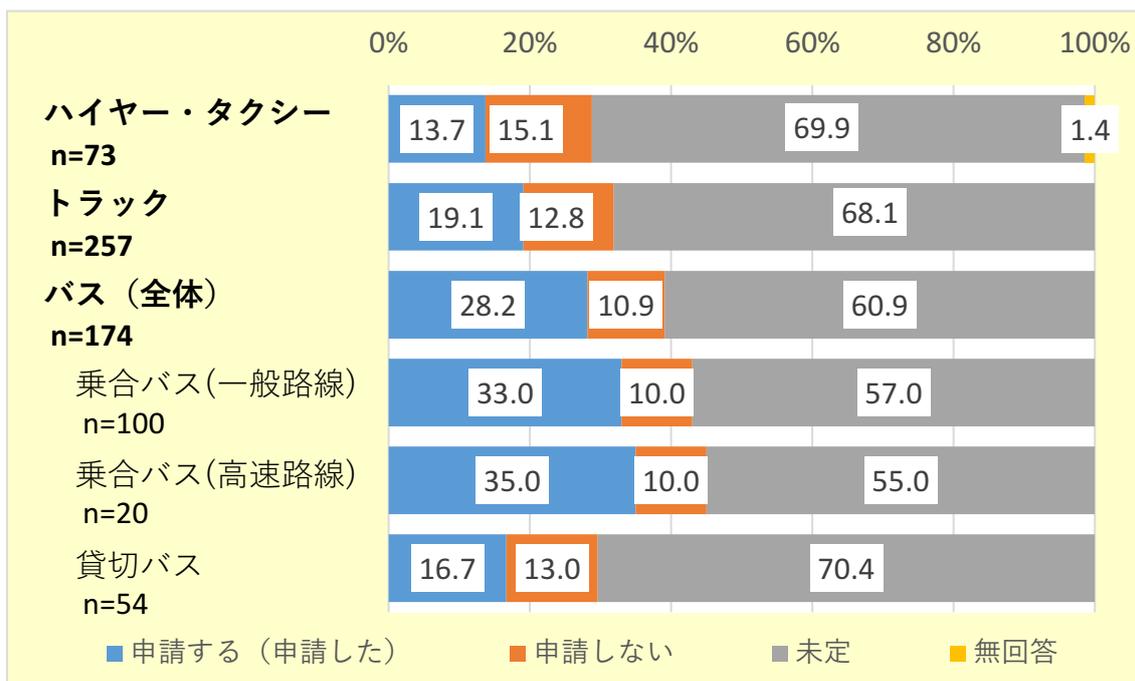
トラック

トラックに関しては、「未定」が68.1%と最も多く、次いで「申請する（申請した）」が19.1%、「申請しない」が12.8%であった。

バス

バス（全体）に関しては、「未定」が60.9%と最も多く、次いで「申請する（申請した）」が28.2%、「申請しない」が10.9%であった。

図表 34 「働きやすい職場認証制度」の申請状況



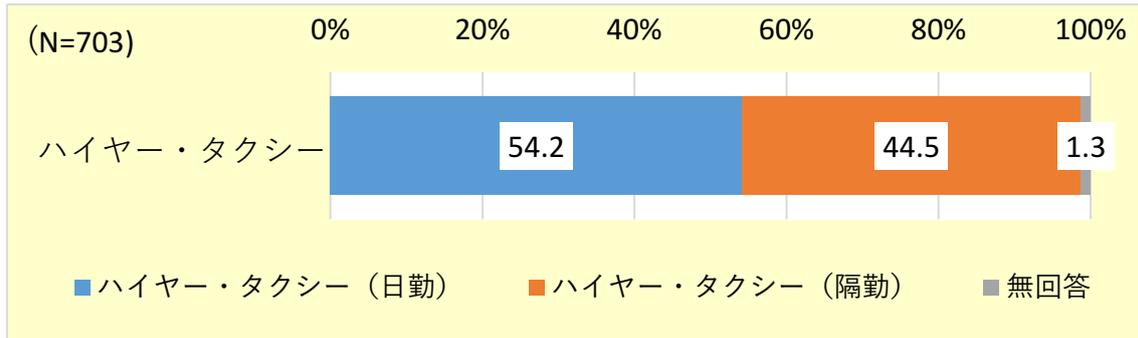
## (2) 自動車運転者

### ア) 従事する業務（業種、勤務形態等）

#### ハイヤー・タクシー

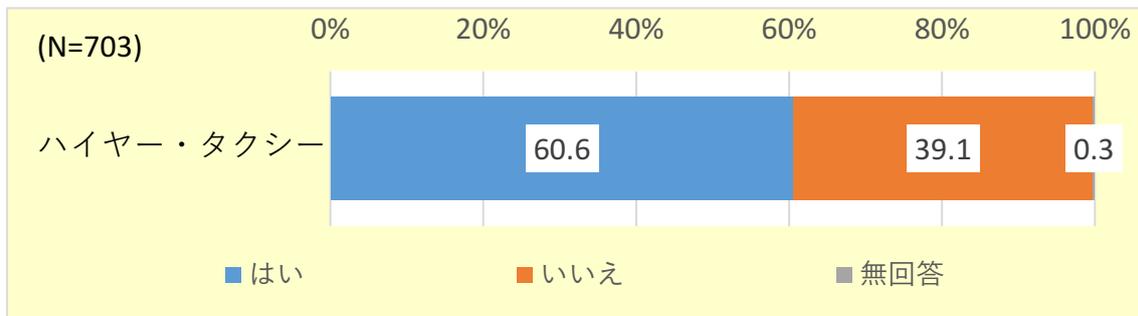
ハイヤー・タクシーの自動車運転者の従事する業務別にみると、「ハイヤー・タクシー（日勤）」が54.2%、「ハイヤー・タクシー（隔勤）」が44.5%であった。

図表 35 従事する業務（日勤と隔勤の別）



ハイヤー・タクシーの自動車運転者が車庫待ちの運転者かどうかみると、「はい」と回答した運転者は60.6%、「いいえ」と回答した運転者は39.1%であった。

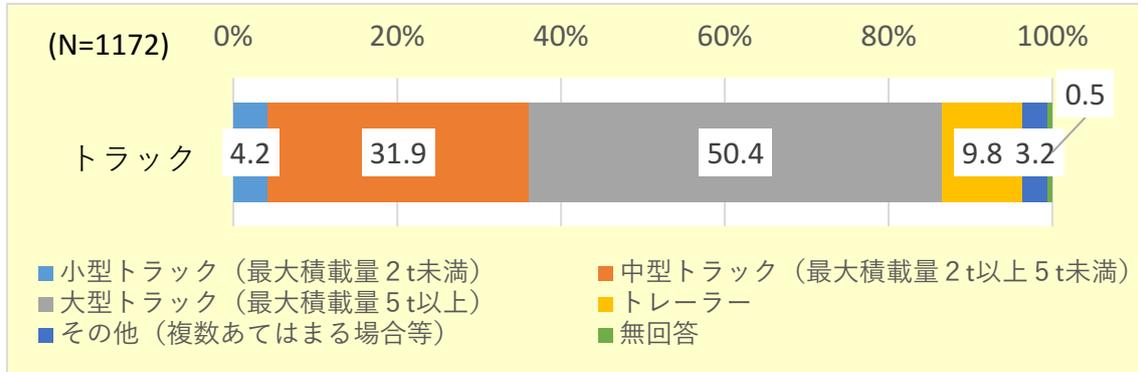
図表 36 車庫待ちの運転者かどうか



## トラック

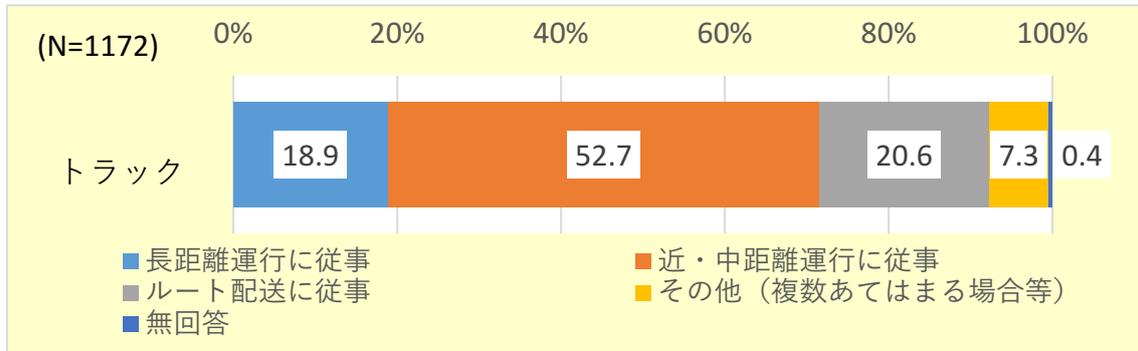
トラック運転者の主に乗車している車種は、「大型トラック（最大積載量5 t以上）」が50.4%、「中型トラック（最大積載量2 t以上5 t未満）」が31.9%、「トレーラー」が9.8%、「小型トラック（最大積載量2 t未満）」が4.2%であった。

図表 37 主に乗車している車種



トラック運転者の主な勤務体系は、「近・中距離運行に従事」が52.7%と最も多く、次いで「ルート配送に従事」が20.6%、「長距離運行に従事」が18.9%、「その他」が7.3%であった。

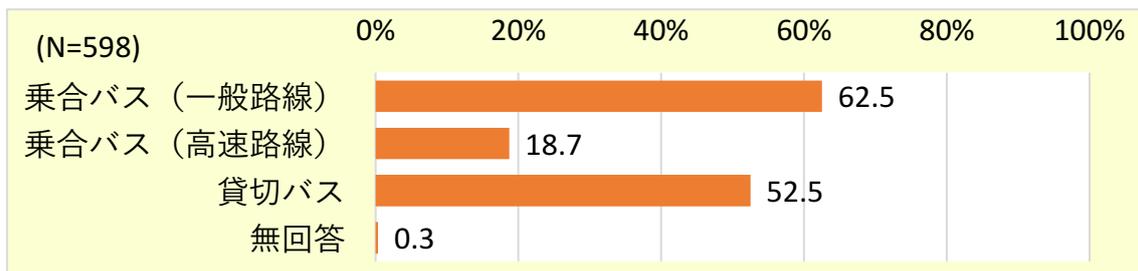
図表 38 主な勤務体系



## バス

バス運転者の従事する業務は「乗合バス（一般）」が62.5%と最も多く、次いで「貸切バス」が52.5%、「乗合バス（高速路線）」が18.7%であった。

図表 39 従事する事業（複数回答）



イ) 性別

ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーに関しては、「男性」が95.9%と大部分を占めた。

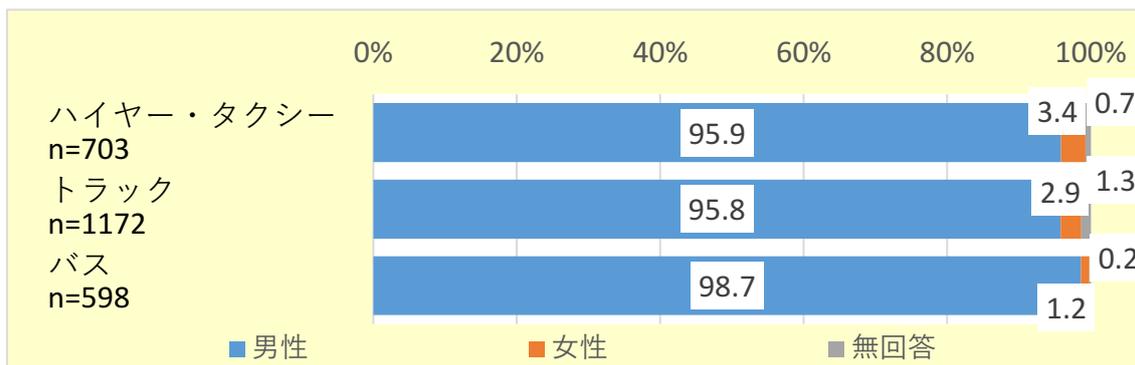
トラック

トラックに関しては、「男性」が95.8%と大部分を占めた。

バス

バスに関しては、「男性」が98.7%と大部分を占めた。

図表 40 性別



ウ) 年齢

ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーに関しては、「60歳以上」が60.5%と最も多く、次いで「50歳以上60歳未満」が26.2%、「40歳以上50歳未満」が10.2%、「40歳未満」が2.8%であった。

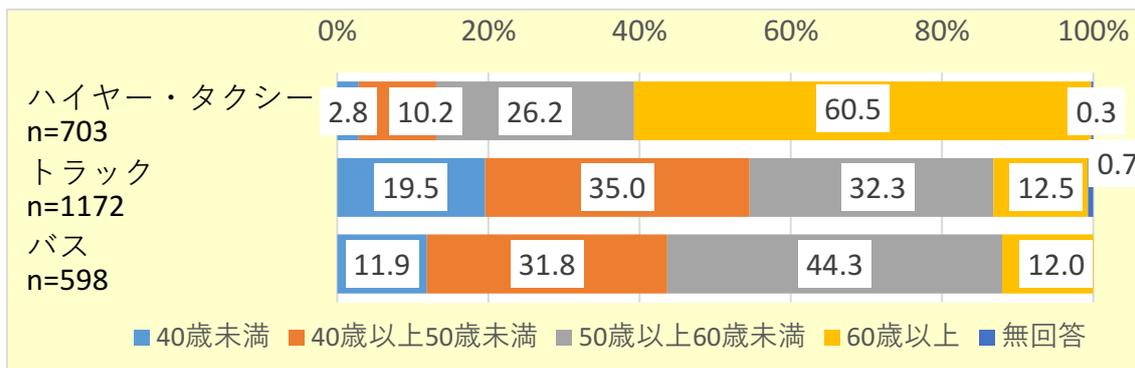
トラック

トラックに関しては、「40歳以上50歳未満」が35.0%と最も多く、次いで「50歳以上60歳未満」が32.3%、「40歳未満」が19.5%、「60歳以上」が12.5%であった。

バス

バスに関しては、「50歳以上60歳未満」が44.3%と最も多く、次いで「40歳以上50歳未満」が31.8%、「60歳以上」が12.0%、「40歳未満」が11.9%であった。

図表 41 年齢



エ) 雇用形態

ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーに関しては、「正規雇用者」が77.7%であった。

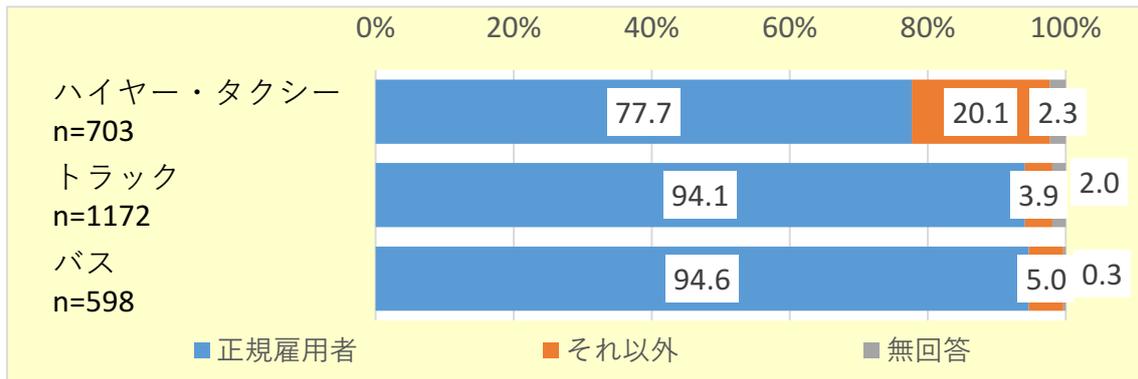
トラック

トラックに関しては、「正規雇用者」が94.1%と大部分を占めた。

バス

バスに関しては、「正規雇用者」が94.6%と大部分を占めた。

図表 42 雇用形態



オ) 現在の勤務先での勤続年数

ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーに関しては、「10年以上」が48.9%と最も多く、次いで「5年以上10年未満」が23.2%であった。

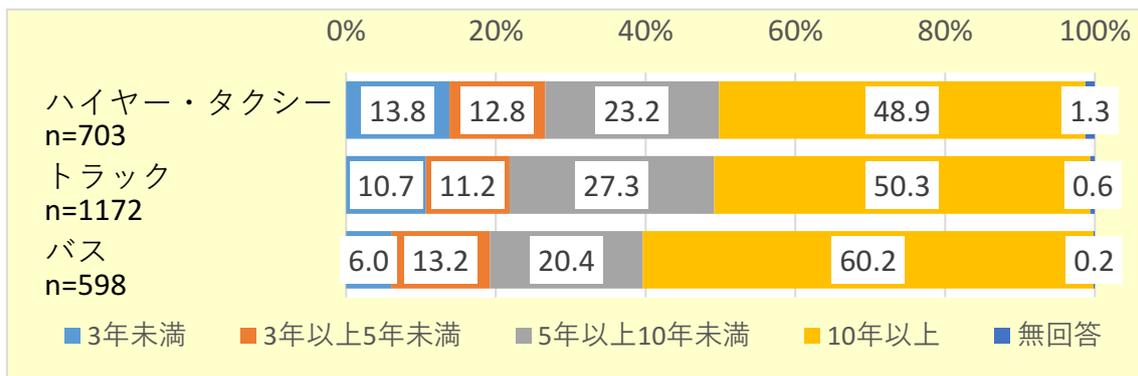
トラック

トラックに関しては、「10年以上」が50.3%と最も多く、次いで「5年以上10年未満」が27.3%であった。

バス

バスに関しては、「10年以上」が60.2%と最も多く、次いで「5年以上10年未満」が20.4%であった。

図表 43 現在の勤務先での勤続年数



カ) これまでの自動車運転者としての経験年数

ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーに関しては、「10年以上」が74.0%と最も多く、次いで「5年以上10年未満」が13.5%であった。

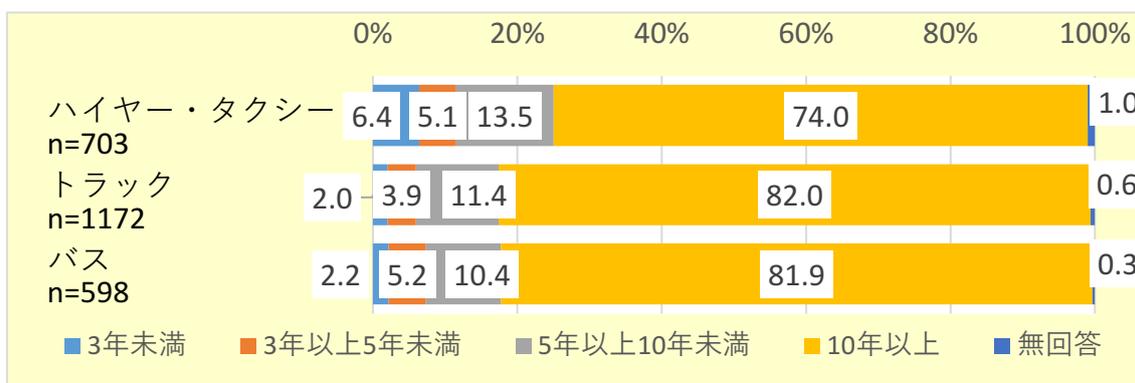
トラック

トラックに関しては、「10年以上」が82.0%と最も多く、次いで「5年以上10年未満」が11.4%であった。

バス

バスに関しては、「10年以上」が81.9%と最も多く、次いで「5年以上10年未満」が10.4%であった。

図表 44 これまでの自動車運転者としての経験年数



キ) 自動車運転者としての年収

ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーに関しては、「400万円未満」が82.2%と全体の大部分を占め、次いで「400万円以上600万円未満」が14.9%、「600万円以上」が2.3%であった。

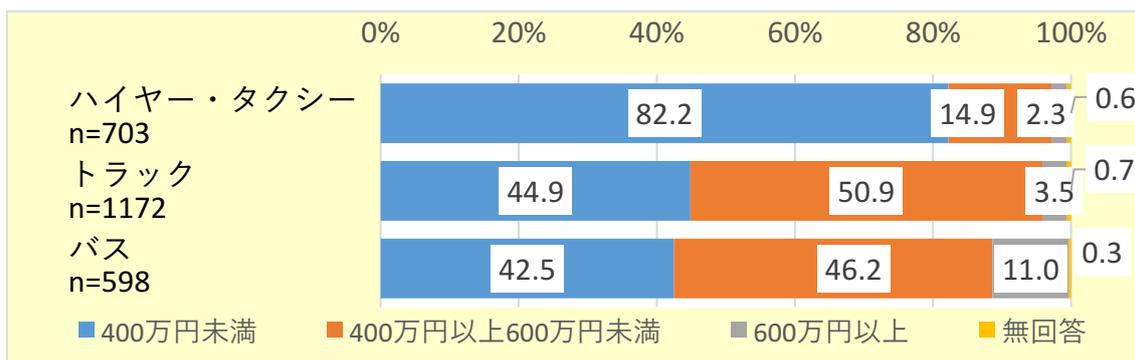
トラック

トラックに関しては、「400万円以上600万円未満」が50.9%と最も多く、次いで「400万円未満」が44.9%、「600万円以上」が3.5%であった。

バス

バスに関しては、「400万円以上600万円未満」が46.2%と最も多く、次いで「400万円未満」が42.5%、「600万円以上」が11.0%であった。

図表 45 年収



### ク) 主な勤務時間帯

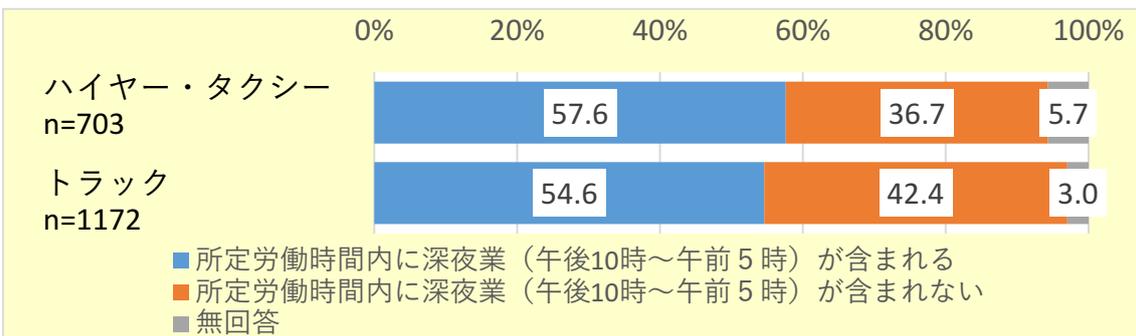
#### ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーの主な勤務時間帯は、「所定労働時間内に深夜業（午後 10 時～午前 5 時）が含まれる」が 57.6%と多く、次いで「所定労働時間内に深夜業（午後 10 時～午前 5 時）が含まれない」が 36.7%であった。

#### トラック

トラックの主な勤務時間帯は、「所定労働時間内に深夜業（午後 10 時～午前 5 時）が含まれる」が 54.6%と多く、次いで「所定労働時間内に深夜業（午後 10 時～午前 5 時）が含まれない」が 42.4%であった。

図表 46 主な勤務時間帯



### ケ) 労働組合への加入状況

#### ハイヤー・タクシー

ハイヤー・タクシーに関しては、「労働組合に加入している」人が 73.6%と多く、「労働組合に加入していない」人が 25.8%であった。

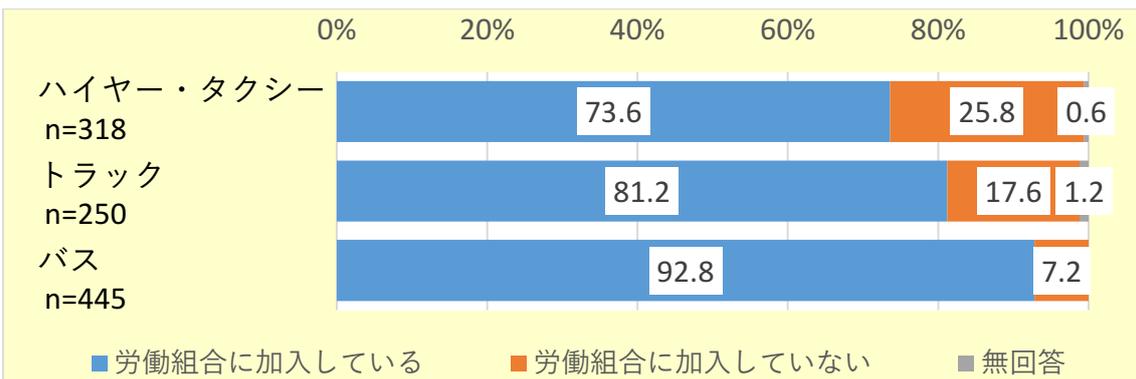
#### トラック

トラックに関しては、「労働組合に加入している」人が 81.2%と多く、「労働組合に加入していない」人が 17.6%であった。

#### バス

バスに関しては、「労働組合に加入している」人が 92.8%と多く、「労働組合に加入していない」人が 7.2%であった。

図表 47 労働組合への加入状況



## 2. 拘束時間等に関する状況

### (1) 1日の拘束時間

※ 本調査で「1日の拘束時間」と記載した場合、1勤務の拘束時間（始業時間と終業時間）を尋ねている。

#### ハイヤー・タクシー

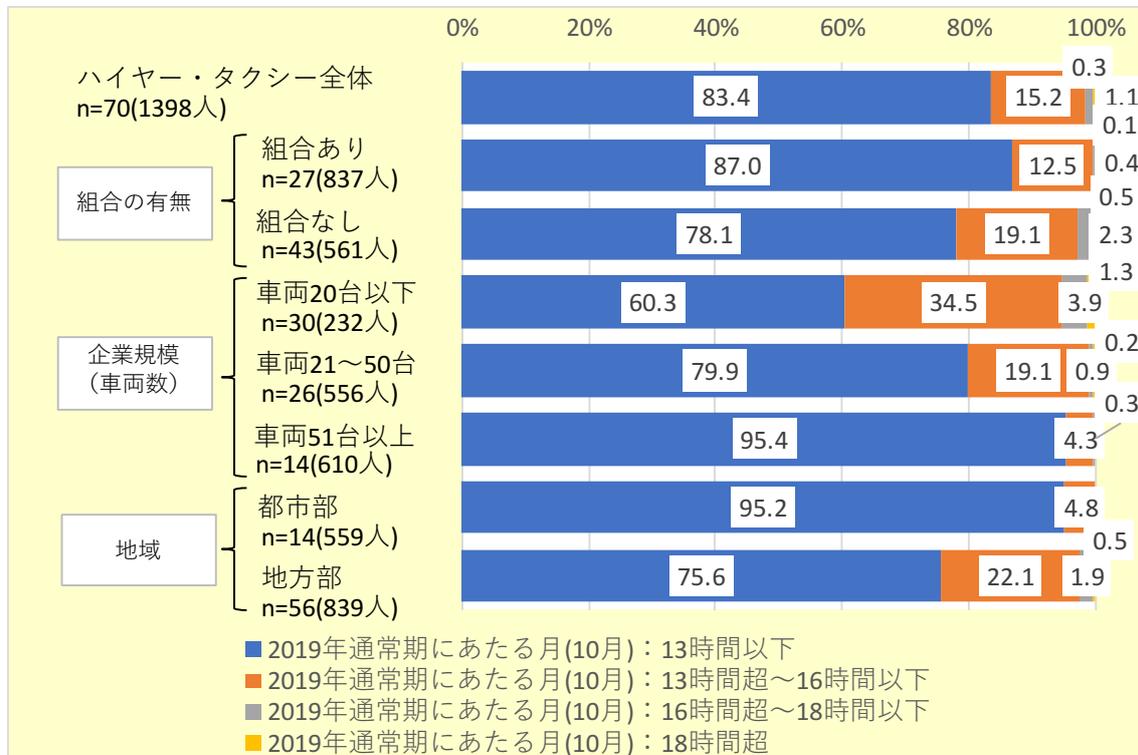
#### ア) 事業者

##### (日勤勤務者の1日の拘束時間)

日勤勤務者の1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、通常期における1日の拘束時間別の日勤勤務の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く83.4%、次いで「13時間超～16時間以下」が15.2%、「16時間超～18時間以下」が1.1%であった。

企業規模（車両数）では、企業規模の小さい事業者の方が大きい事業者に比べて拘束時間が長い傾向が見られた。さらに地域では、地方部の事業者の方が都市部の事業者に比べて拘束時間が長い傾向が見られた。

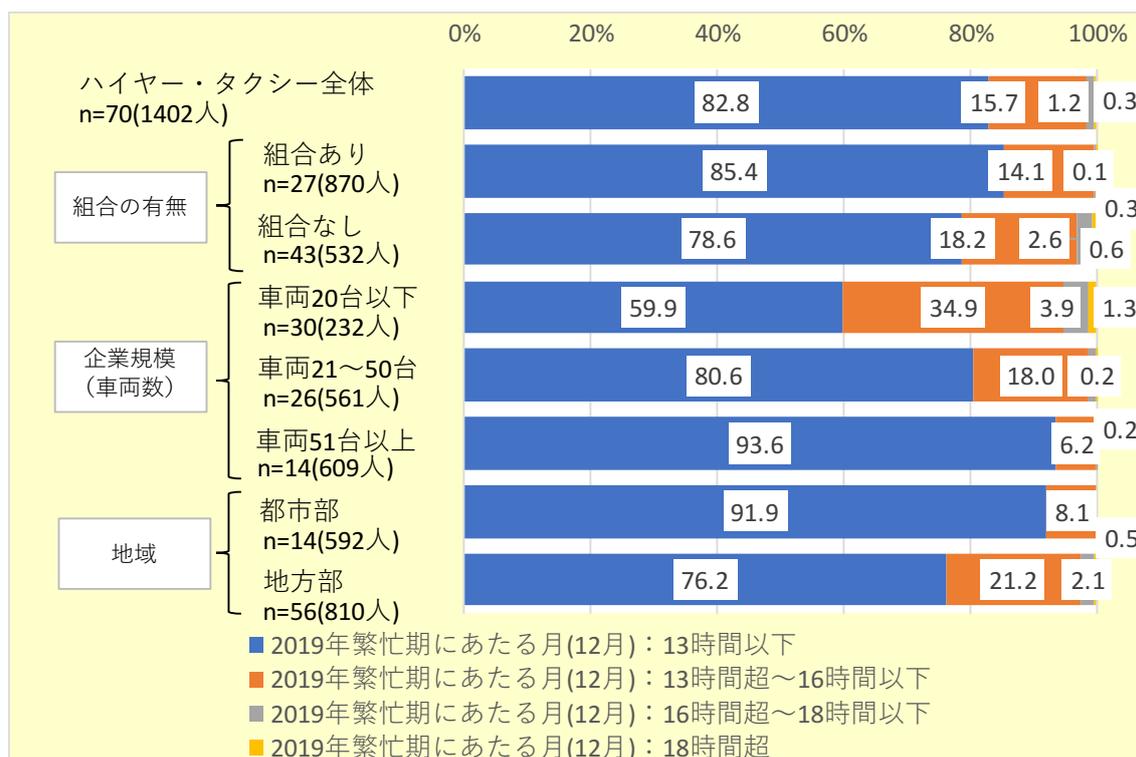
図表 48 1日の拘束時間別の自動車運転者数・日勤勤務者（通常期）



日勤勤務者に関して、繁忙期における1日の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く82.8%、次いで「13時間超～16時間以下」が15.7%、「16時間超～18時間以下」が1.2%であった。

企業規模（車両数）では、規模の小さい事業者の方が大きい事業者に比べて拘束時間が長い傾向が見られた。さらに地域では、地方部の事業者の方が都市部の事業者に比べて拘束時間が長い傾向が見られた。

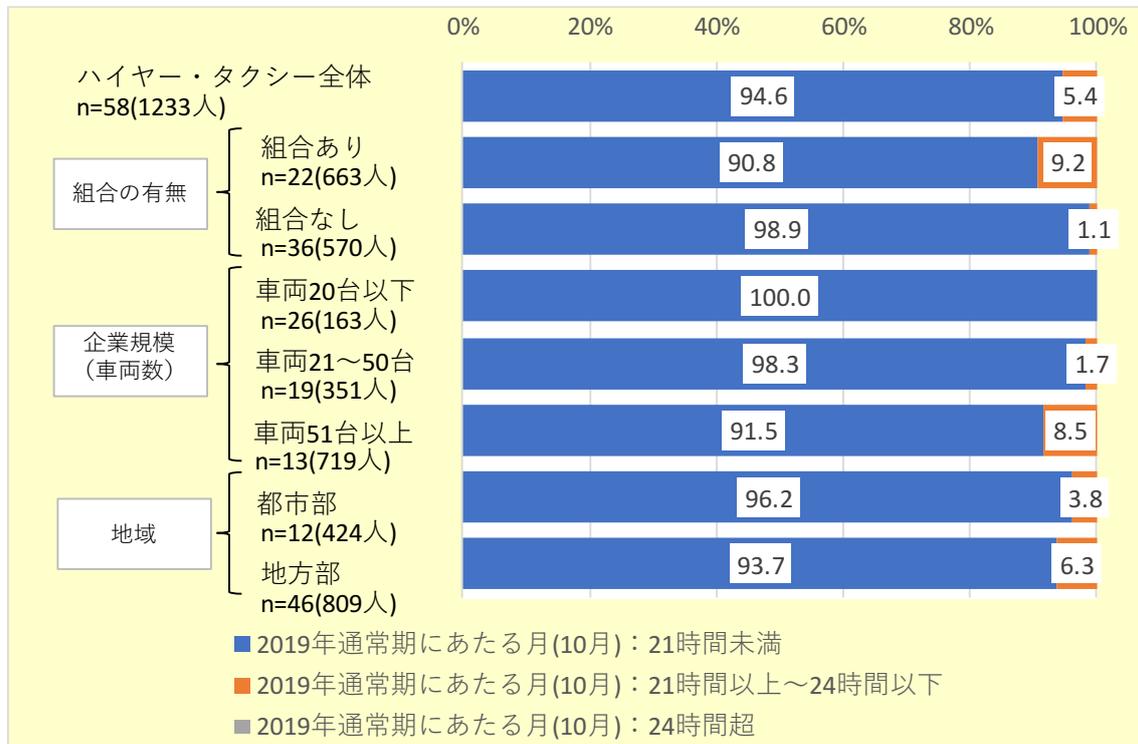
図表 49 1日の拘束時間別の自動車運転者数・日勤勤務者（繁忙期）



(隔日勤務者の2暦日の拘束時間)

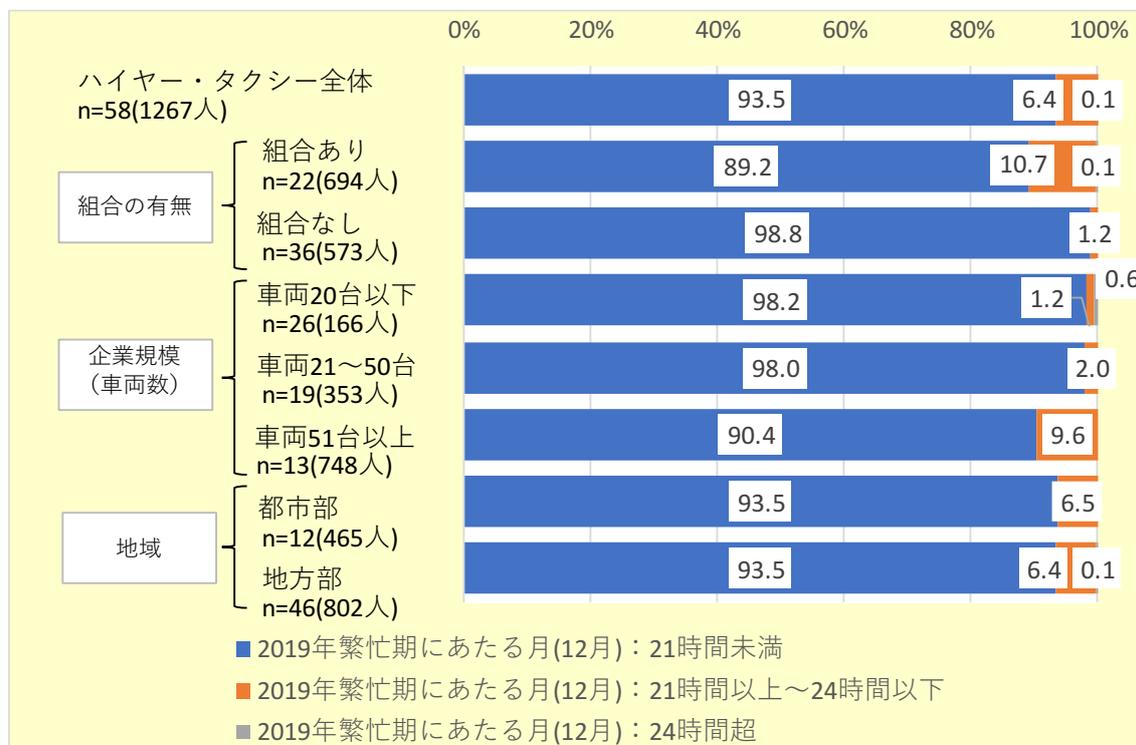
隔日勤務者の2暦日の拘束時間については21時間以内と定められているが、通常期における2暦日の拘束時間別の隔日勤務の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「21時間未満」の自動車運転者の割合が最も高く94.6%、次いで「21時間以上24時間以下」が5.4%であり、属性別では1日の拘束時間に大きな違いは見られなかった。

図表 50 2暦日の拘束時間別の自動車運転者数・隔日勤務者（通常期）



隔日勤務者に関して、繁忙期における2暦日の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「21時間未満」の自動車運転者の割合が最も高く93.5%、次いで「21時間以上24時間以下」が6.4%、「24時間超」が0.1%であった。

図表 51 2暦日の拘束時間別の自動車運転者数・隔日勤務者（繁忙期）



イ) 自動車運転者

(1日/2暦日の拘束時間)

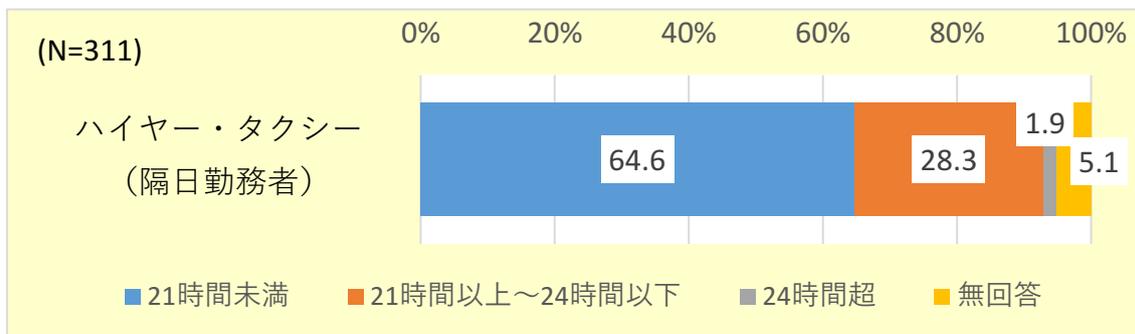
日勤勤務者の1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、日勤勤務の自動車運転者に対して、最も長かった1日の拘束時間を尋ねたところ、日勤勤務者では「13時間以下」との回答が最も多く57.7%、次いで「13時間超16時間以下」が23.4%、「16時間超～18時間以下」が6.1%であった。

図表 52 最も長かった1日の拘束時間・日勤勤務者



また、隔日勤務者の2暦日の拘束時間については21時間以内と定められているが、隔日勤務者では「21時間未満」との回答が最も多く64.6%、次いで「21時間以上～24時間以下」が28.3%、「24時間超」が1.9%であった。

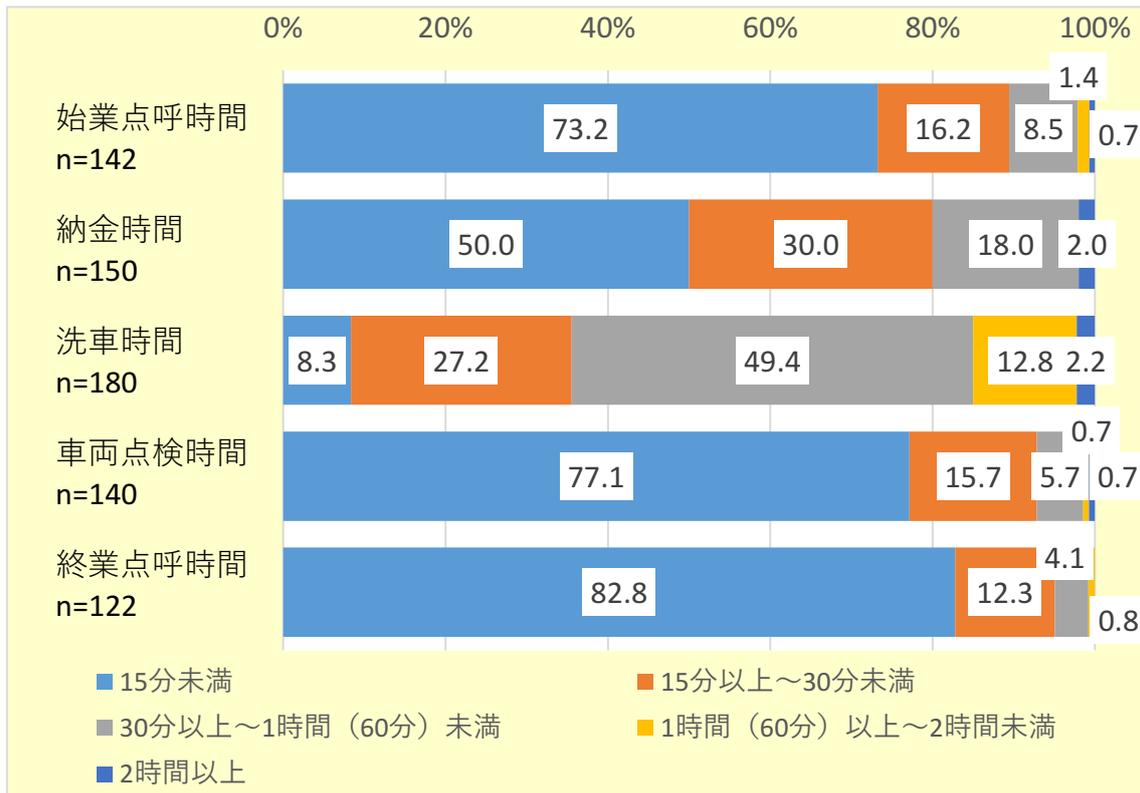
図表 53 最も長かった2暦日の拘束時間・隔日勤務者



(日勤勤務者の1日の拘束時間の内訳)

日勤勤務の自動車運転者に対して、1日の拘束時間の内訳を尋ねたところ、それぞれ回答として最も多かったものは、始業点呼にかかる時間が「15分未満」で73.2%、納金にかかる時間は「15分未満」が50.0%、洗車にかかる時間は「30分以上1時間(60分)未満」が49.4%、車両点検にかかる時間は「15分未満」が77.1%、終業点呼にかかる時間は「15分未満」が82.8%であった。

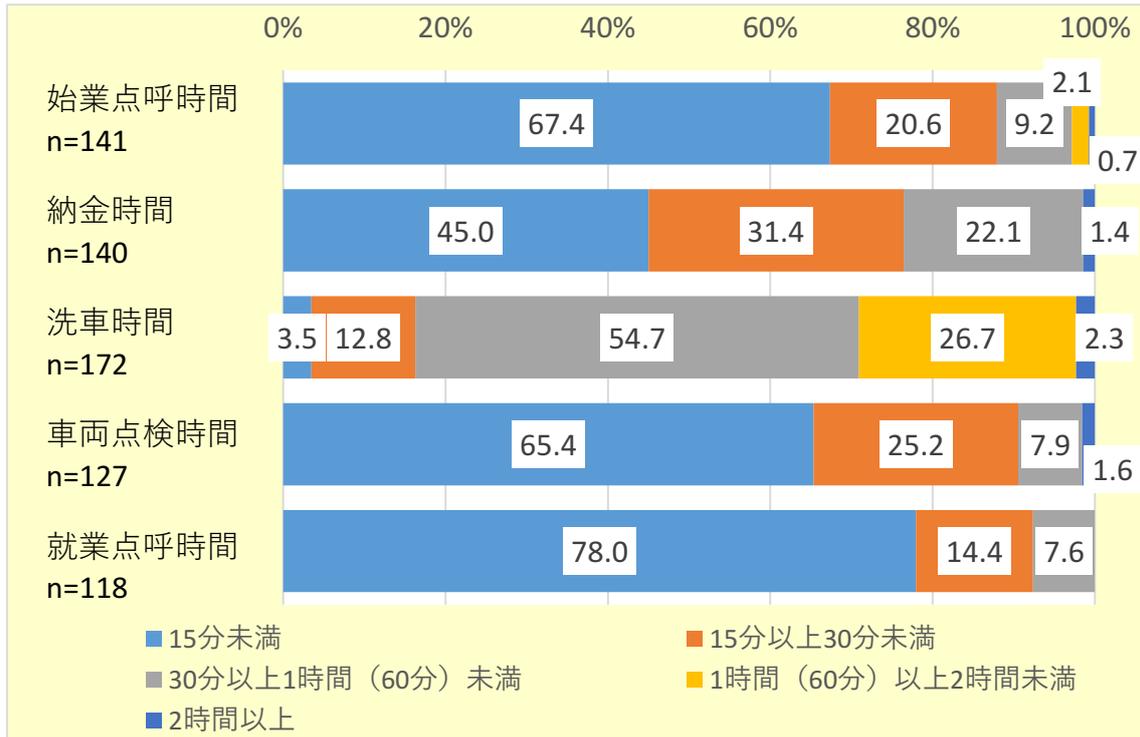
図表 54 1日の拘束時間の内訳・日勤勤務者



(隔日勤務者の2暦日の拘束時間の内訳)

隔日勤務の自動車運転者に対して、1日の拘束時間の内訳を尋ねたところ、それぞれ回答として最も多かったものは、始業点呼にかかる時間が「15分未満」で67.4%、納金にかかる時間は「15分未満」が45.0%、洗車にかかる時間は「30分以上1時間(60分)未満」が54.7%、車両点検にかかる時間は「15分未満」が65.4%、終業点呼にかかる時間は「15分未満」で78.0%であった。

図表 55 2 暦日の拘束時間の内訳・隔日勤務者



(拘束時間と組合の有無)

最も長かった1日の拘束時間と組合の有無についてクロス集計したところ、日勤勤務者では、「労働組合はない」が、1日の拘束時間を「13 時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 56 最も長かった1日の拘束時間と組合の有無のクロス集計・日勤勤務者

	最も長かった1日の拘束時間(日勤)					
	全体 (N数)	13時間以下 (%)	13時間超～16時間以下 (%)	16時間超～18時間以下 (%)	18時間超 (%)	無回答 (%)
組合の有無	357	58.0	23.5	6.2	4.8	7.6
全体 労働組合がある	149	51.7	24.2	7.4	6.0	10.7
労働組合はない	208	62.5	23.1	5.3	3.8	5.3

また、隔日勤務者では、「労働組合がある」が、2 暦日の拘束時間を「21 時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 57 最も長かった2 暦日の拘束時間と組合の有無のクロス集計・隔日勤務者

	最も長かった2 暦日の拘束時間(隔勤)				
	全体 (N数)	21時間未満 (%)	21時間以上～24時間以下 (%)	24時間超 (%)	無回答 (%)
組合の有無	311	64.6	28.3	1.9	5.1
全体 労働組合がある	161	58.4	33.5	2.5	5.6
労働組合はない	150	71.3	22.7	1.3	4.7

(拘束時間と企業規模 (車両数))

最も長かった1日の拘束時間と企業規模(車両数)をクロス集計したところ、日勤勤務者では、「21~50台」が、1日の拘束時間を「13時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 58 最も長かった1日の拘束時間と企業規模(車両数)のクロス集計・日勤勤務者

		最も長かった1日の拘束時間(日勤)					無回答
		全体	13時間以下	13時間超~16時間以下	16時間超~18時間以下	18時間超	
企業規模(車両数)		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
全体	20台以下	106	62.3	20.8	3.8	3.8	9.4
	21~50台	121	59.5	24.0	3.3	5.8	7.4
	51台以上	59	69.5	18.6	3.4	-	8.5

また、隔日勤務者では、「51台以上」が、2暦日の拘束時間を「21時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 59 最も長かった2暦日の拘束時間と企業規模(車両数)のクロス集計・隔日勤務者

		最も長かった2暦日の拘束時間(隔勤)				無回答
		全体	21時間未満	21時間以上~24時間以下	24時間超	
企業規模(車両数)		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)
全体	20台以下	46	76.1	13.0	-	10.9
	21~50台	93	60.2	36.6	1.1	2.2
	51台以上	111	60.4	35.1	0.9	3.6

(拘束時間と地域)

最も長かった1日の拘束時間と地域についてクロス集計したところ、日勤勤務者では、「地方部」が、1日の拘束時間を「13時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 60 最も長かった1日の拘束時間と地域のクロス集計・日勤勤務者

		最も長かった1日の拘束時間(日勤)					無回答
		全体	13時間以下	13時間超~16時間以下	16時間超~18時間以下	18時間超	
地域(都市部、地方部)		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
全体	都市部	57	78.9	12.3	1.8	1.8	5.3
	地方部	229	58.5	24.0	3.9	4.4	9.2

また、隔日勤務者では、「地方部」が、2暦日の拘束時間を「21時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 61 最も長かった2暦日の拘束時間と地域のクロス集計・隔日勤務者

		最も長かった2暦日の拘束時間(隔勤)				無回答
		全体	21時間未満	21時間以上~24時間以下	24時間超	
地域(都市部、地方部)		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)
全体	都市部	53	56.6	39.6	1.9	1.9
	地方部	197	65.0	29.4	0.5	5.1

(拘束時間と年収)

最も長かった1日の拘束時間と年収についてクロス集計したところ、日勤勤務者では、「400万円未満」が、1日の拘束時間を「13時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 62 最も長かった1日の拘束時間と年収のクロス集計・日勤勤務者

		最も長かった1日の拘束時間(日勤)					
		全体 (N数)	13時間以下 (%)	13時間超～16時間以下 (%)	16時間超～18時間以下 (%)	18時間超 (%)	無回答 (%)
年収		356	58.1	23.6	6.2	4.8	7.3
全体	400万円未満	305	59.0	21.3	6.6	5.6	7.5
	400万円以上600万円未満	45	53.3	35.6	4.4	-	6.7
	600万円以上	6	50.0	50.0	-	-	-

また、隔日勤務者では、「400万円未満」が、2暦日の拘束時間を「21時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 63 最も長かった2暦日の拘束時間と年収のクロス集計・隔日勤務者

		最も長かった2暦日の拘束時間(隔勤)				
		全体 (N数)	21時間未満 (%)	21時間以上～24時間以下 (%)	24時間超 (%)	無回答 (%)
年収		311	64.6	28.3	1.9	5.1
全体	400万円未満	248	66.9	25.0	1.6	6.5
	400万円以上600万円未満	54	51.9	44.4	3.7	-
	600万円以上	9	77.8	22.2	-	-

# トラック

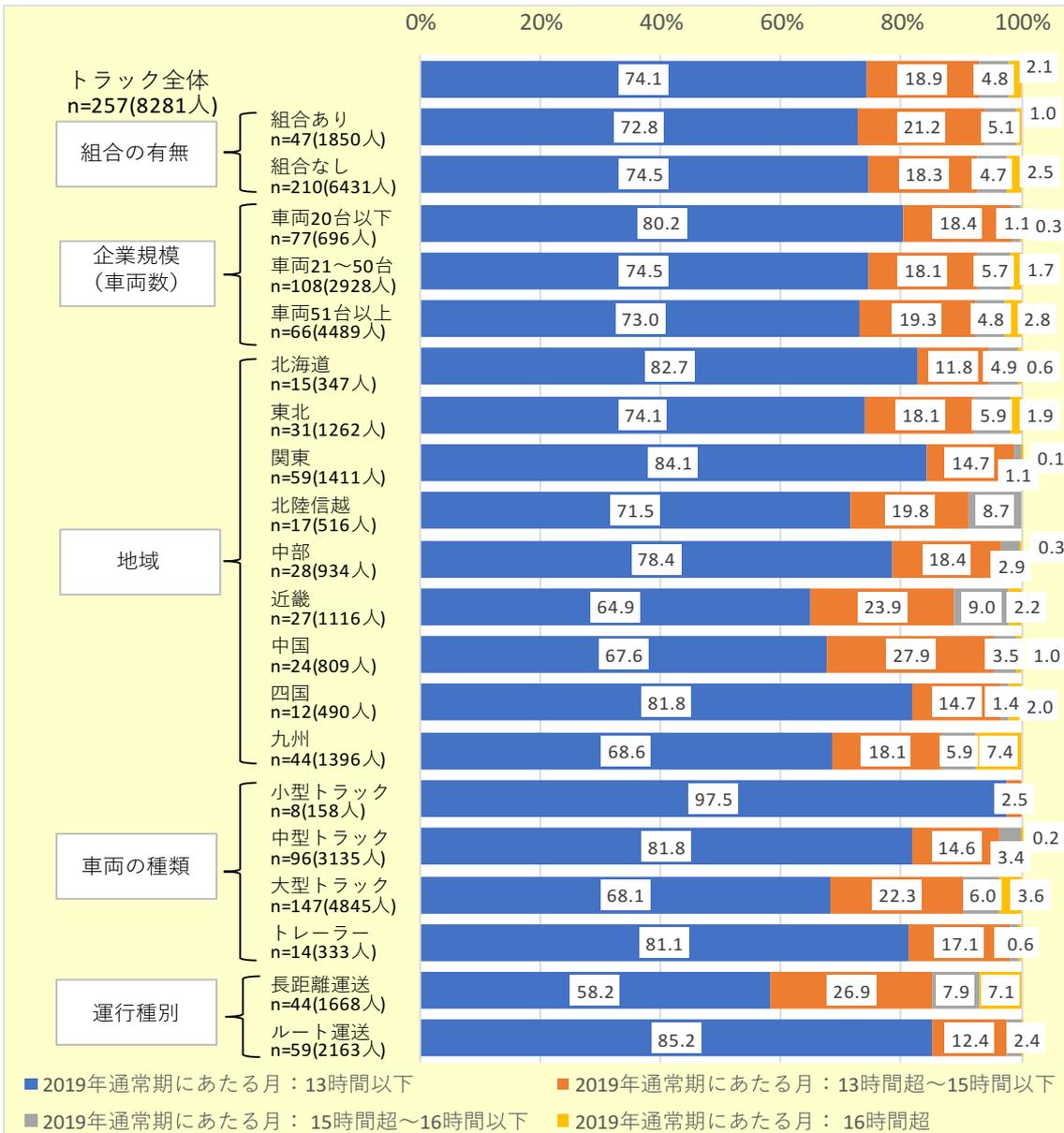
## ア) 事業者

### (1日の拘束時間)

1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、通常期における1日の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く74.1%、次いで「13時間超～15時間以下」が18.9%、「15時間超～16時間以下」が4.8%であった。

地域に関しては、「近畿・中国・九州」はそれ以外の地域と比べて拘束時間が長い傾向が見られた。また、車両の種類に関しては、「大型トラック」はその他に比べ拘束時間が長い傾向が見られた。さらに、運行種別に関しては、「長距離運送」は「ルート運送」に比べて拘束時間が長い傾向が見られた。

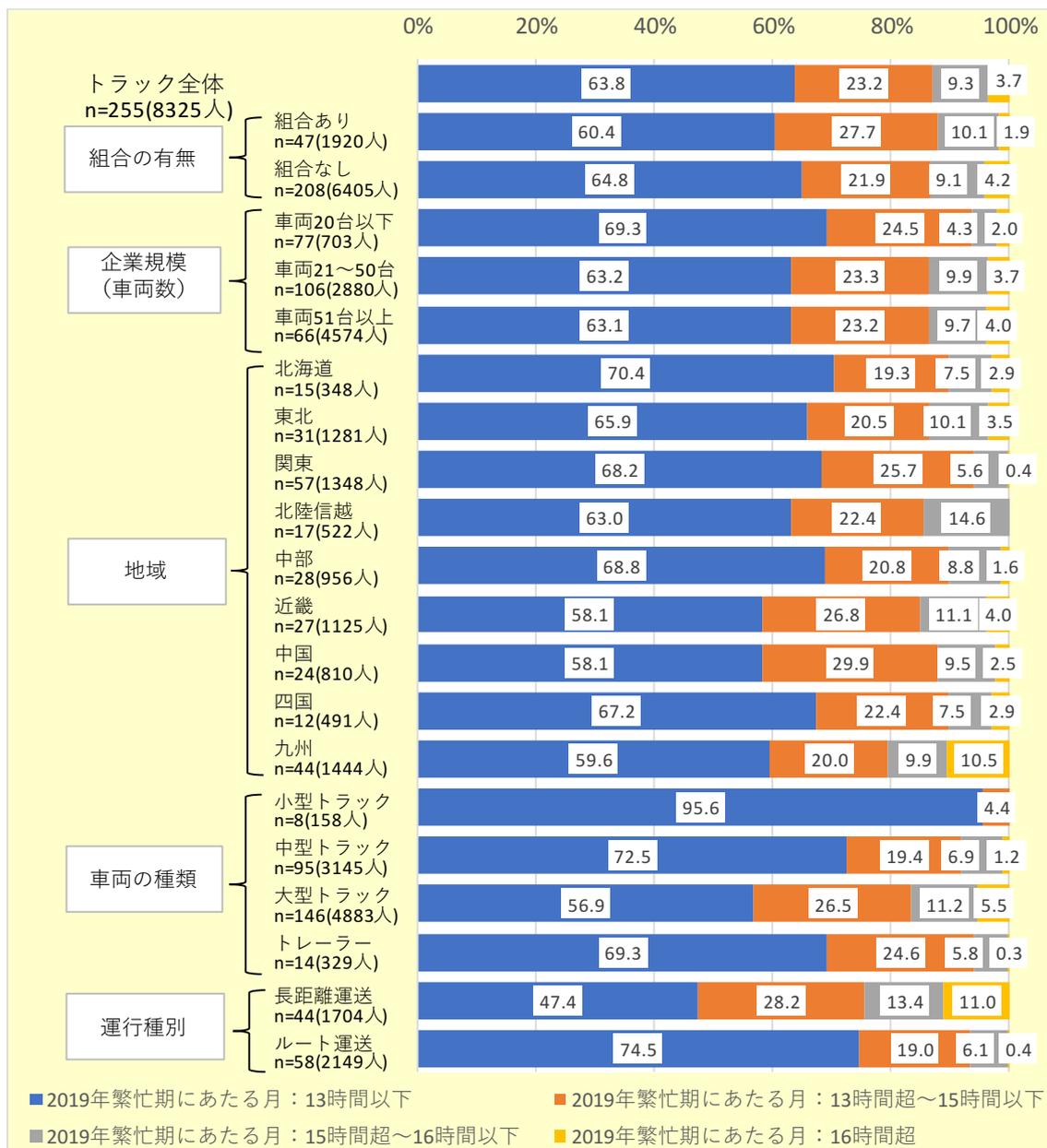
図表 64 1日の拘束時間別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における1日の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く63.8%、次いで「13時間超～15時間以下」が23.2%、「15時間超～16時間以下」が9.3%であった。

地域に関しては、「近畿・中国・九州」はそれ以外の地域と比べて拘束時間が長い傾向が見られた。また、車両の種類に関しては、「大型トラック」の事業者はその他に比べ拘束時間が長い傾向が見られた。さらに、運行種別に関しては、「長距離運送」の事業者は「ルート運送」の事業者に比べて拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 65 1日の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）

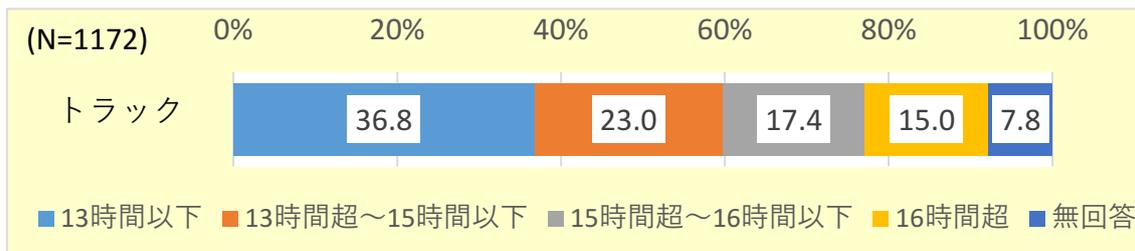


## イ) 自動車運転者

### (1日の拘束時間)

1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、自動車運転者に対して、最も長かった1日の拘束時間を尋ねたところ、「13時間以下」との回答が最も多く36.8%、次いで「13時間超～15時間以下」が23.0%、「15時間超～16時間以下」が17.4%、「16時間超」が15.0%であった。

図表 66 最も長かった1日の拘束時間



### (1日の拘束時間と組合の有無)

最も長かった1日の拘束時間と組合の有無についてクロス集計したところ、「労働組合はない」が、1日の拘束時間を「13時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 67 最も長かった1日の拘束時間と組合の有無のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					
		全体 (N数)	13時間以下 (%)	13時間超～15時間以下 (%)	15時間超～16時間以下 (%)	16時間超 (%)	無回答 (%)
組合の有無		1159	36.9	23.0	17.5	15.2	7.3
全体	労働組合がある	250	40.0	18.0	15.6	17.2	9.2
	労働組合はない	909	36.1	24.4	18.0	14.6	6.8

### (1日の拘束時間と企業規模(車両数))

最も長かった1日の拘束時間と企業規模(車両数)についてクロス集計したところ、「21～50台」が、1日の拘束時間を「13時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 68 最も長かった1日の拘束時間と企業規模(車両数)のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					
		全体 (N数)	13時間以下 (%)	13時間超～15時間以下 (%)	15時間超～16時間以下 (%)	16時間超 (%)	無回答 (%)
企業規模(車両数)		1013	36.6	23.0	17.8	15.2	7.4
全体	20台以下	258	52.7	14.3	13.2	8.5	11.2
	21～50台	468	34.8	25.2	19.4	15.2	5.3
	51台以上	287	25.1	27.2	19.2	21.3	7.3

(1日の拘束時間と地域)

最も長かった1日の拘束時間と地域についてクロス集計したところ、「関東」が、1日の拘束時間を「13時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 69 最も長かった1日の拘束時間と地域のクロス集計

		全体					
		全体 (N数)	13時間以下 (%)	13時間超～15時間以下 (%)	15時間超～16時間以下 (%)	16時間超 (%)	無回答 (%)
地域		1035	36.8	23.1	17.5	15.3	7.3
全体	北海道	75	33.3	37.3	12.0	10.7	6.7
	東北	129	25.6	20.9	24.8	20.9	7.8
	関東	203	40.9	28.1	18.2	8.4	4.4
	北陸信越	73	34.2	16.4	28.8	9.6	11.0
	中部	120	48.3	18.3	14.2	13.3	5.8
	近畿	116	41.4	19.0	11.2	22.4	6.0
	中国	80	31.3	27.5	26.3	7.5	7.5
	四国	46	28.3	26.1	19.6	19.6	6.5
	九州	193	36.8	19.2	11.4	21.8	10.9

(1日の拘束時間と年齢)

最も長かった1日の拘束時間と年齢についてクロス集計したところ、「40歳以上50歳未満」が、1日の拘束時間を「13時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 70 最も長かった1日の拘束時間と年齢のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					
		全体 (N数)	13時間以下 (%)	13時間超～15時間以下 (%)	15時間超～16時間以下 (%)	16時間超 (%)	無回答 (%)
年齢		1164	36.8	23.0	17.4	15.1	7.7
全体	40歳未満	229	34.9	27.5	20.1	10.0	7.4
	40歳以上50歳未満	410	35.9	22.2	18.5	15.9	7.6
	50歳以上60歳未満	378	36.2	20.6	17.2	18.0	7.9
	60歳以上	147	43.5	24.5	10.2	13.6	8.2

(1日の拘束時間と年収)

最も長かった1日の拘束時間と年収についてクロス集計したところ、「400万円以上600万円未満」が、1日の拘束時間を「13時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 71 最も長かった1日の拘束時間と年収のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					
		全体 (N数)	13時間以下 (%)	13時間超～15時間以下 (%)	15時間超～16時間以下 (%)	16時間超 (%)	無回答 (%)
年収		1164	36.9	23.0	17.4	15.1	7.5
全体	400万円未満	526	44.7	23.4	11.8	11.2	8.9
	400万円以上600万円未満	597	31.2	22.4	22.4	17.6	6.4
	600万円以上	41	22.0	26.8	17.1	29.3	4.9

(1日の拘束時間と勤務形態)

最も長かった1日の拘束時間と勤務形態についてクロス集計したところ、「ルート配送に従事」が、1日の拘束時間を「13時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 72 最も長かった1日の拘束時間と勤務形態のクロス集計

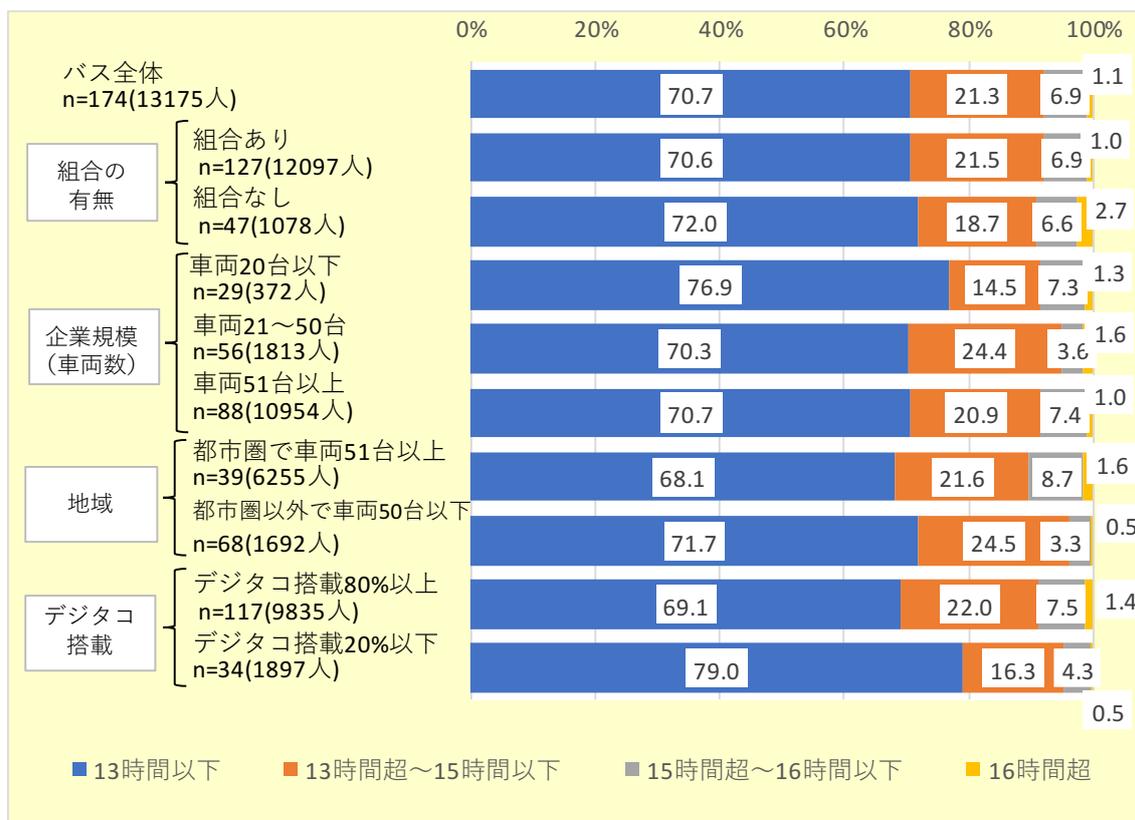
		最も長かった1日の拘束時間					
		全体 (N数)	13時間以下 (%)	13時間超～15時間以下 (%)	15時間超～16時間以下 (%)	16時間超 (%)	無回答 (%)
勤務体系		463	34.8	19.4	15.6	21.2	9.1
全体	長距離運行に従事	221	11.8	15.4	24.9	37.1	10.9
	ルート配送に従事	242	55.8	23.1	7.0	6.6	7.4

ア) 事業者

(1日の拘束時間)

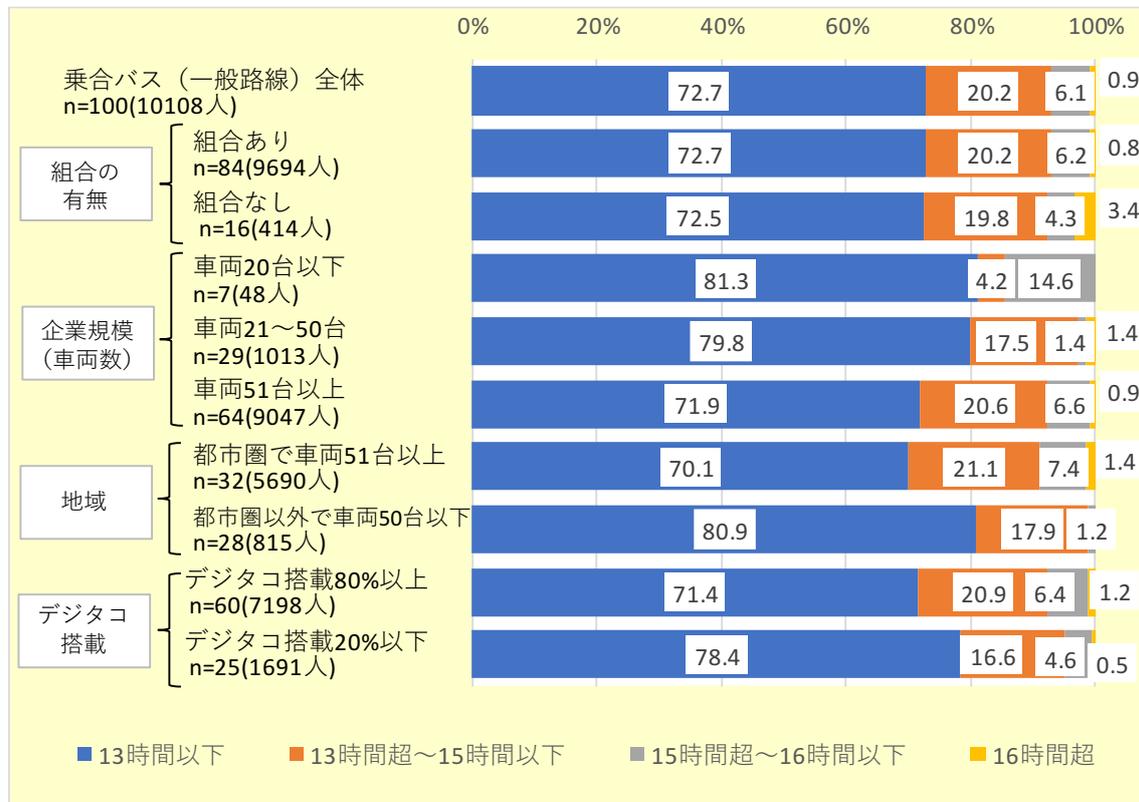
1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、バス(全体)の1日の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、バス全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く70.7%、次いで「13時間超～15時間以下」が21.3%、「15時間超～16時間以下」が6.9%であった。

図表 73 1日の拘束時間別の自動車運転者数・バス全体



乗合バス（一般路線）の1日の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（一般路線）全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く72.7%、次いで「13時間超～15時間以下」が20.2%、「15時間超～16時間以下」が6.1%であった。

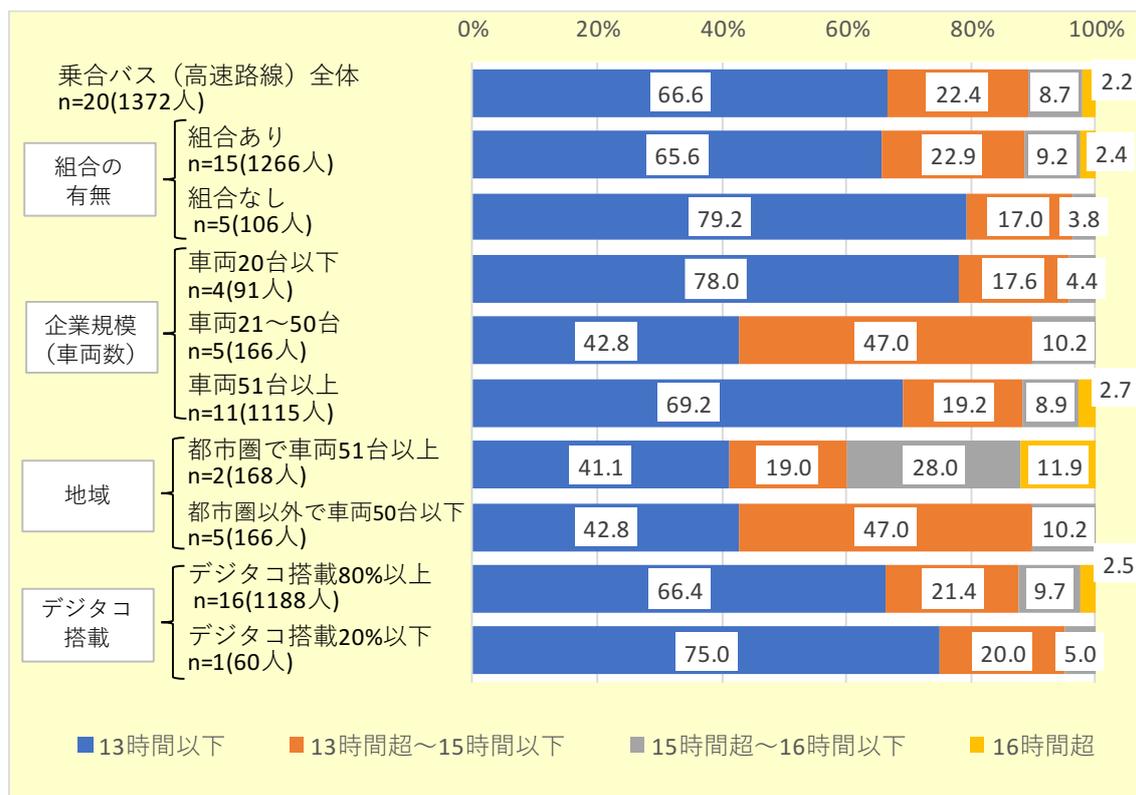
図表 74 1日の拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



乗合バス（高速路線）の1日の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（高速路線）全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く66.6%、次いで「13時間超～15時間以下」が22.4%、「15時間超～16時間以下」が8.7%であった。

企業規模（車両数）に関しては、「車両21～50台」の事業者は、その他に比べて拘束時間が長い傾向が見られた。

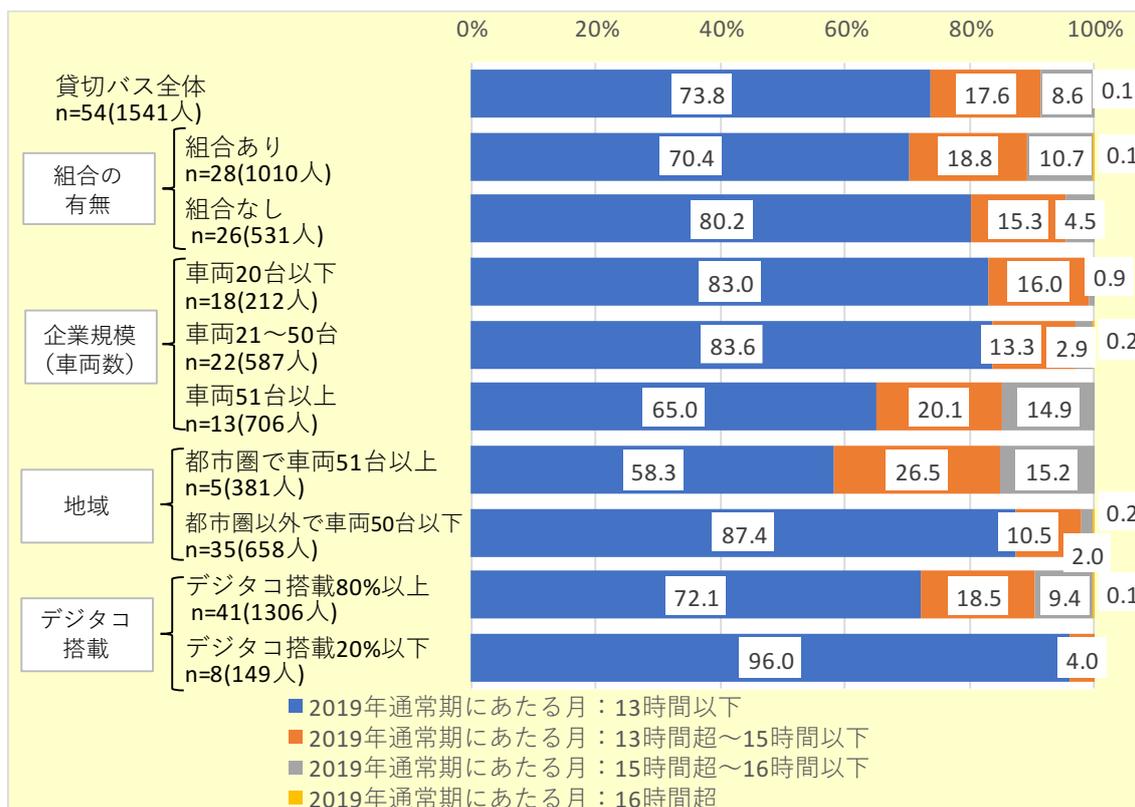
図表 75 1日の拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



貸切バスの通常期における1日の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く73.8%、次いで「13時間超～15時間以下」が17.6%、「15時間超～16時間以下」が8.6%であった。

また、デジタコ搭載車両の割合に関して、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は、「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて拘束時間が長い傾向が見られた。

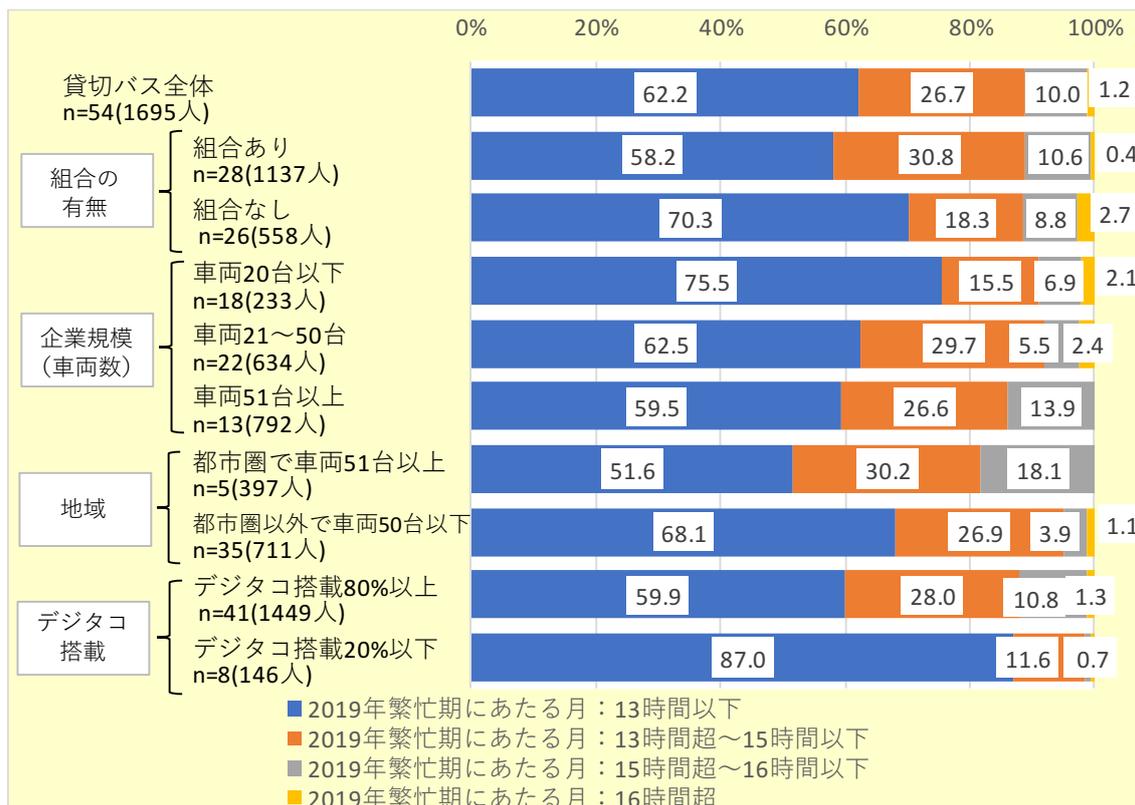
図表 76 1日の拘束時間別の自動車運転者数・貸切バス（通常期）



貸切バスの繁忙期における1日の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く62.2%、次いで「13時間超～15時間以下」が26.7%、「15時間超～16時間以下」が10.0%であった。

組合の有無に関しては、「組合あり」の事業者の1日の拘束時間は、「組合なし」の事業者に比べて長い傾向が見られた。さらに、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は、「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 77 1日の拘束時間別の自動車運転者数・貸切バス（繁忙期）

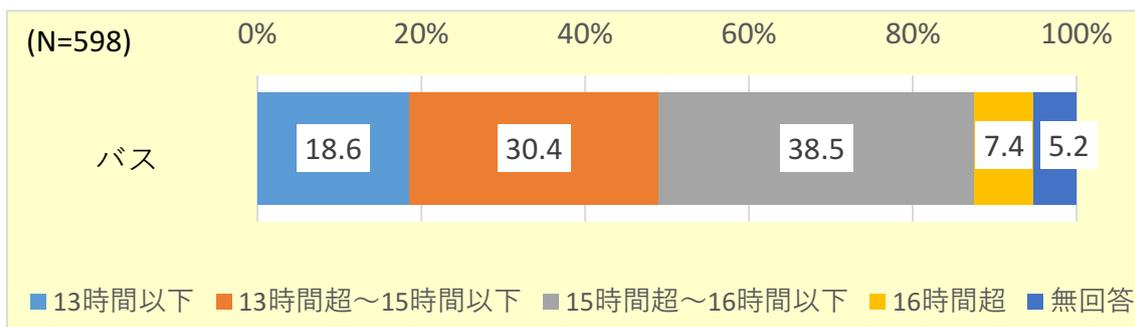


## イ) 自動車運転者

### (1日の拘束時間)

1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、自動車運転者に対して、最も長かった1日の拘束時間を尋ねたところ、「15時間超～16時間以下」との回答が最も多く38.5%、次いで「13時間超15時間以下」が30.4%、「13時間以下」が18.6%、「16時間超」が7.4%であった。

図表 78 最も長かった1日の拘束時間



### (1日の拘束時間と組合の有無)

最も長かった1日の拘束時間と組合の有無についてクロス集計したところ、「労働組合がある」が、1日の拘束時間を「15時間超～16時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 79 最も長かった1日の拘束時間と組合の有無のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					
		全体 (N数)	13時間以下 (%)	13時間超～15時間以下 (%)	15時間超～16時間以下 (%)	16時間超 (%)	無回答 (%)
組合の有無		598	18.6	30.4	38.5	7.4	5.2
全体	労働組合がある	445	16.2	30.1	41.6	7.6	4.5
	労働組合はない	153	25.5	31.4	29.4	6.5	7.2

### (1日の拘束時間と企業規模(車両数))

最も長かった1日の拘束時間と企業規模(車両数)についてクロス集計したところ、「51台以上」が、1日の拘束時間を「15時間超～16時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 80 最も長かった1日の拘束時間と企業規模(車両数)のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					
		全体 (N数)	13時間以下 (%)	13時間超～15時間以下 (%)	15時間超～16時間以下 (%)	16時間超 (%)	無回答 (%)
企業規模(車両数)		509	18.9	29.9	39.7	6.9	4.7
全体	20台以下	67	40.3	29.9	17.9	-	11.9
	21～50台	165	20.0	30.9	40.6	6.7	1.8
	51台以上	277	13.0	29.2	44.4	8.7	4.7

(1日の拘束時間と地域)

最も長かった1日の拘束時間と地域についてクロス集計したところ、「都市圏以外・50台以下」が、1日の拘束時間を「15時間超～16時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 81 最も長かった1日の拘束時間と地域のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					
		全体 (N数)	13時間以下 (%)	13時間超～15時間以下 (%)	15時間超～16時間以下 (%)	16時間超 (%)	無回答 (%)
地域・車両数		305	21.0	29.5	39.7	5.6	4.3
全体	都市圏・51台以上	123	9.8	27.6	50.4	8.9	3.3
	都市圏以外・50台以下	182	28.6	30.8	32.4	3.3	4.9

(1日の拘束時間と年収)

最も長かった1日の拘束時間と年収についてクロス集計したところ、「400万円以上 600万円未満」が、1日の拘束時間を「15時間超～16時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 82 最も長かった1日の拘束時間と年収のクロス集計

		最も長かった1日の拘束時間					
		全体 (N数)	13時間以下 (%)	13時間超～15時間以下 (%)	15時間超～16時間以下 (%)	16時間超 (%)	無回答 (%)
年収		596	18.5	30.4	38.6	7.4	5.2
全体	400万円未満	254	28.7	29.5	24.4	8.7	8.7
	400万円以上600万円未満	276	10.9	31.2	47.5	7.2	3.3
	600万円以上	66	10.6	30.3	56.1	3.0	-

## (2) 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間

### ハイヤー・タクシー

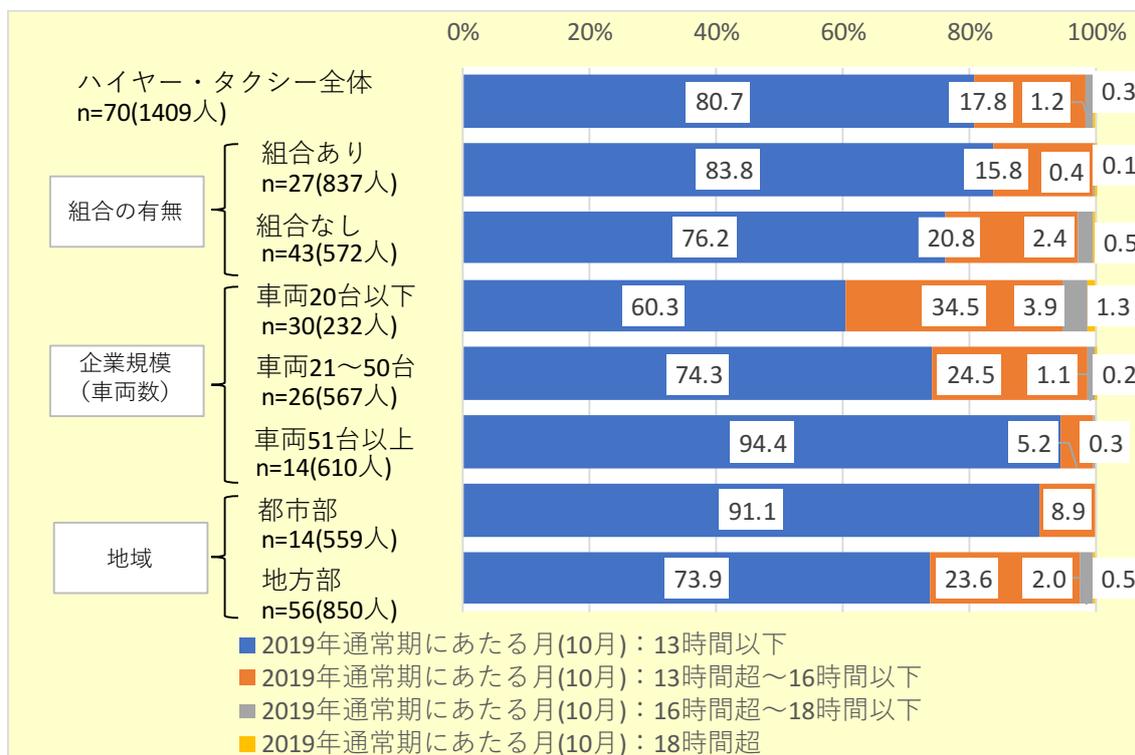
#### ア) 事業者

##### (1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間)

日勤勤務者の1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、通常期におけるハイヤー・タクシーの1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の日勤勤務の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く80.7%、次いで「13時間超～16時間以下」が17.8%、「16時間超～18時間以下」が1.2%であった。

企業規模(車両数)に関しては、企業規模が小さくなるにつれ1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長くなる傾向が見られた。さらに、地域に関しては、「地方部」の事業者は、「都市部」の事業者に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。

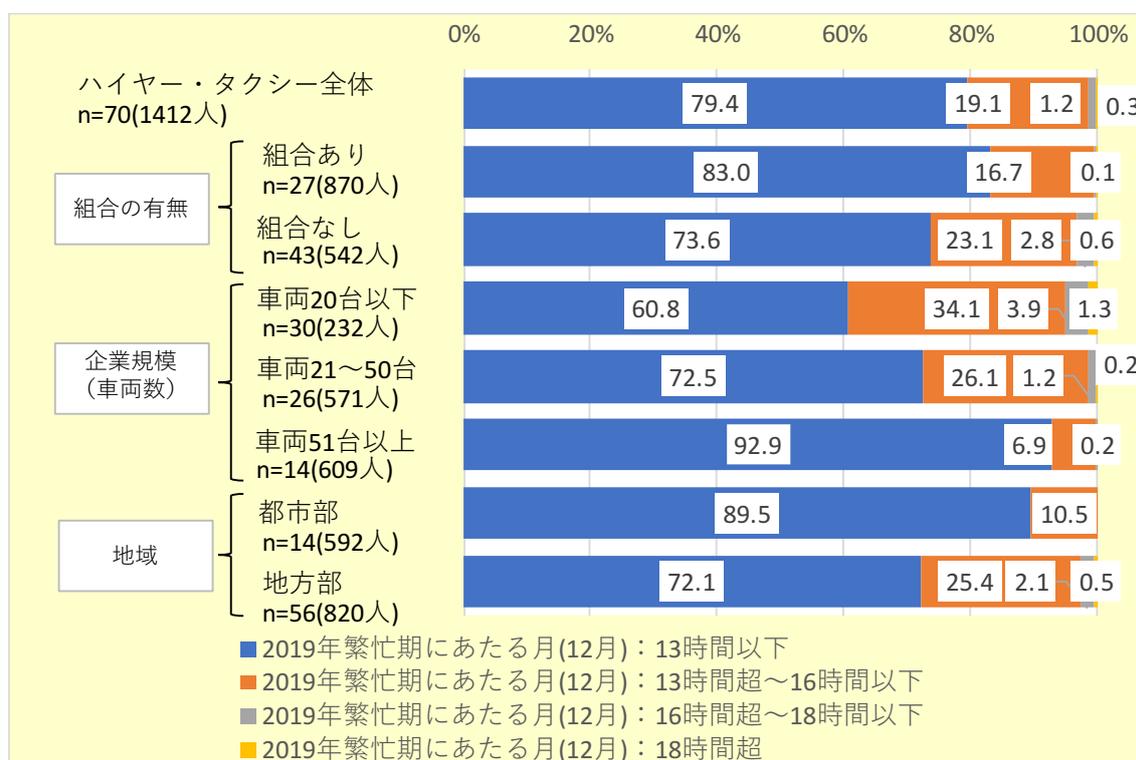
図表 83 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数・日勤勤務者(通常期)



日勤勤務者の、繁忙期におけるハイヤー・タクシーの1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く79.4%、次いで「13時間超～16時間以下」が19.1%、「16時間超～18時間以下」が1.2%であった。

企業規模（車両数）に関しては、企業規模が小さくなるにつれ1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長くなる傾向が見られた。さらに、地域に関しては、「地方部」の事業者は、「都市部」の事業者に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 84 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数・日勤勤務者（繁忙期）



# トラック

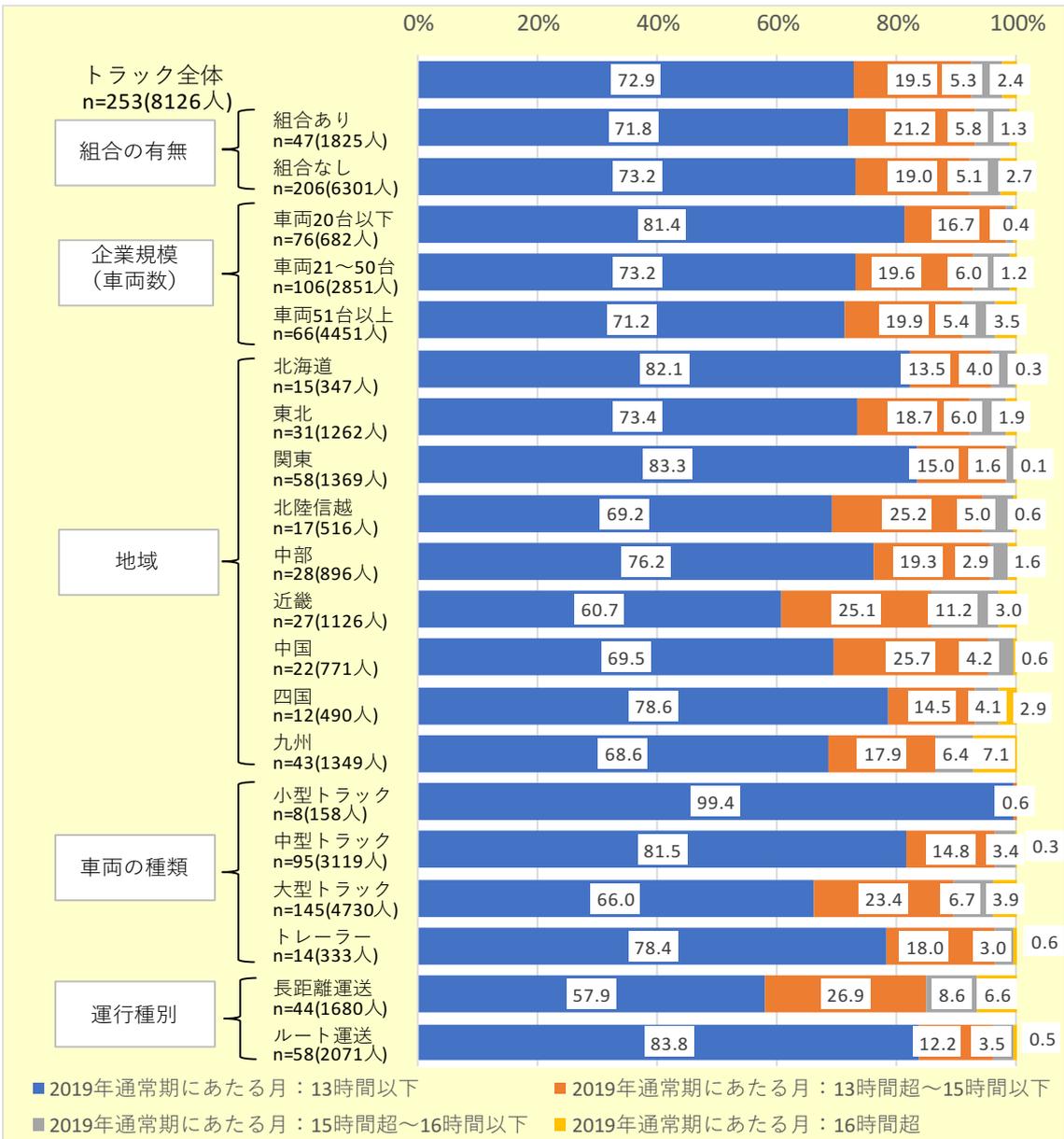
## ア) 事業者

(1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間)

1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、通常期における、トラックの1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く72.9%、次いで「13時間超～15時間以下」が19.5%、「15時間超～16時間以下」が5.3%であった。

また、車両の種類に関しては、「大型トラック」の事業者はその他に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。運行種別に関しては、「長距離運送」の事業者は「ルート運送」の事業者に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。

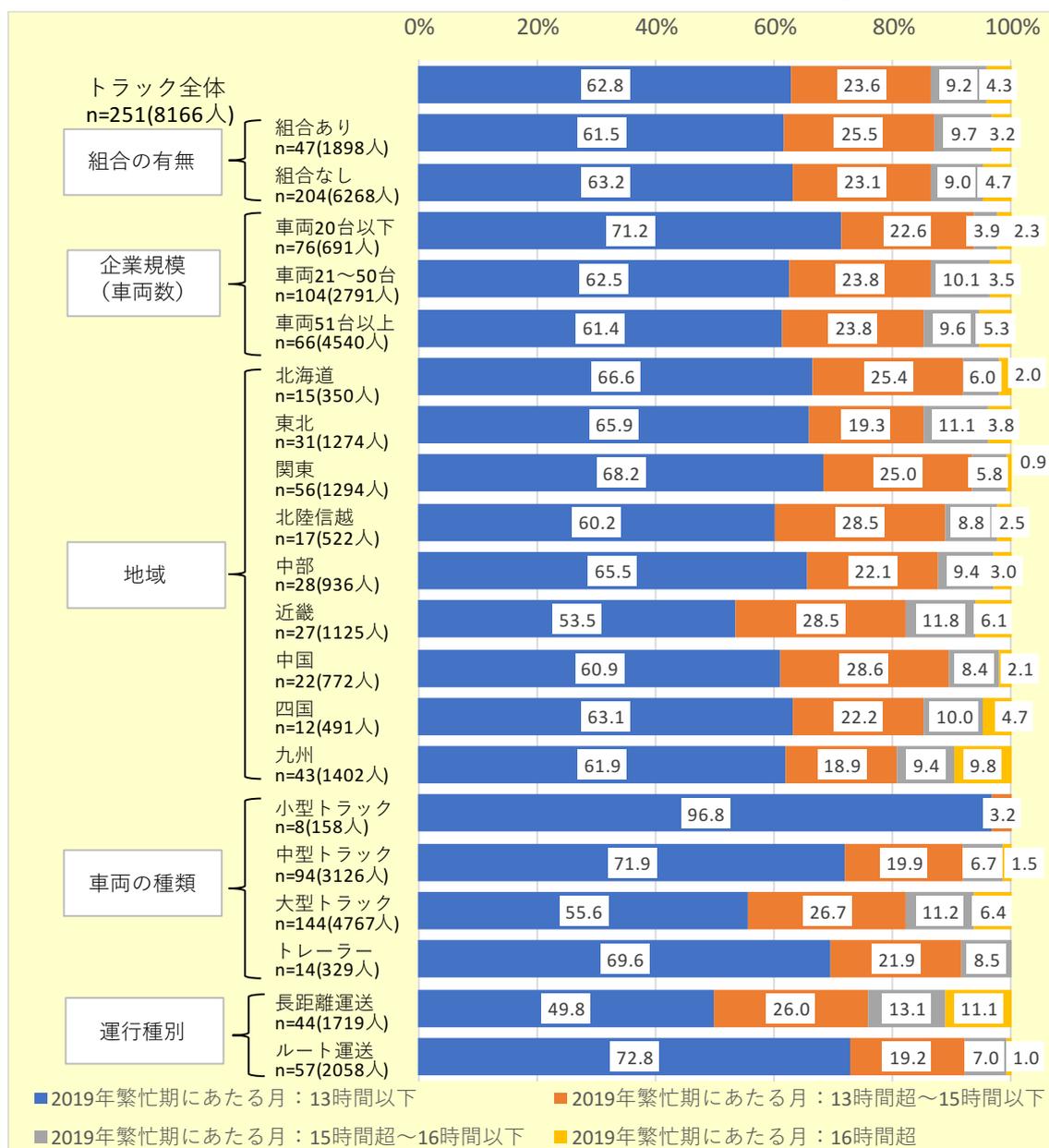
図表 85 始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、トラックの1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く62.8%、次いで「13時間超～15時間以下」が23.6%、「15時間超～16時間以下」が9.2%であった。

また、車両の種類別で見ると、「大型トラック」の事業者はその他に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。運行種別に関しては、「長距離運送」の事業者は「ルート運送」の事業者に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 86 始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数(繁忙期)



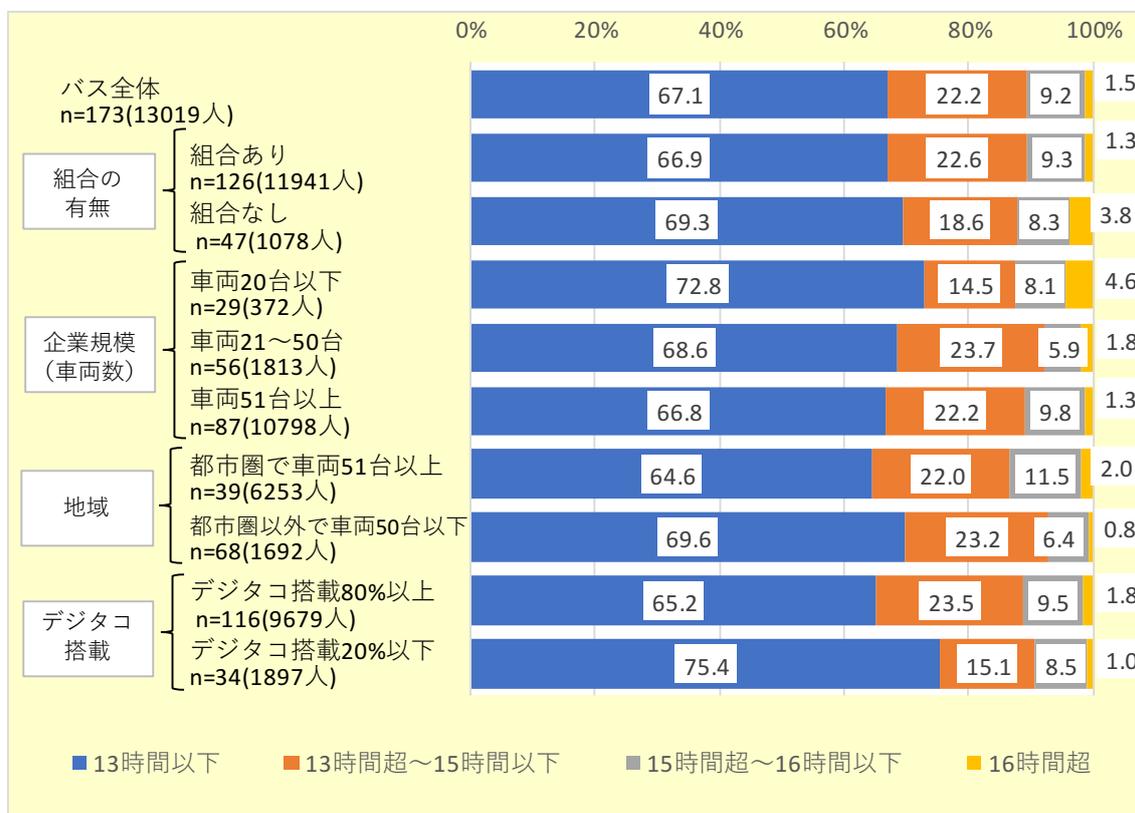
ア) 事業者

(1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間)

1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、バス(全体)の1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、バス全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く67.1%、次いで「13時間超～15時間以下」が22.2%、「15時間超～16時間以下」が9.2%であった。

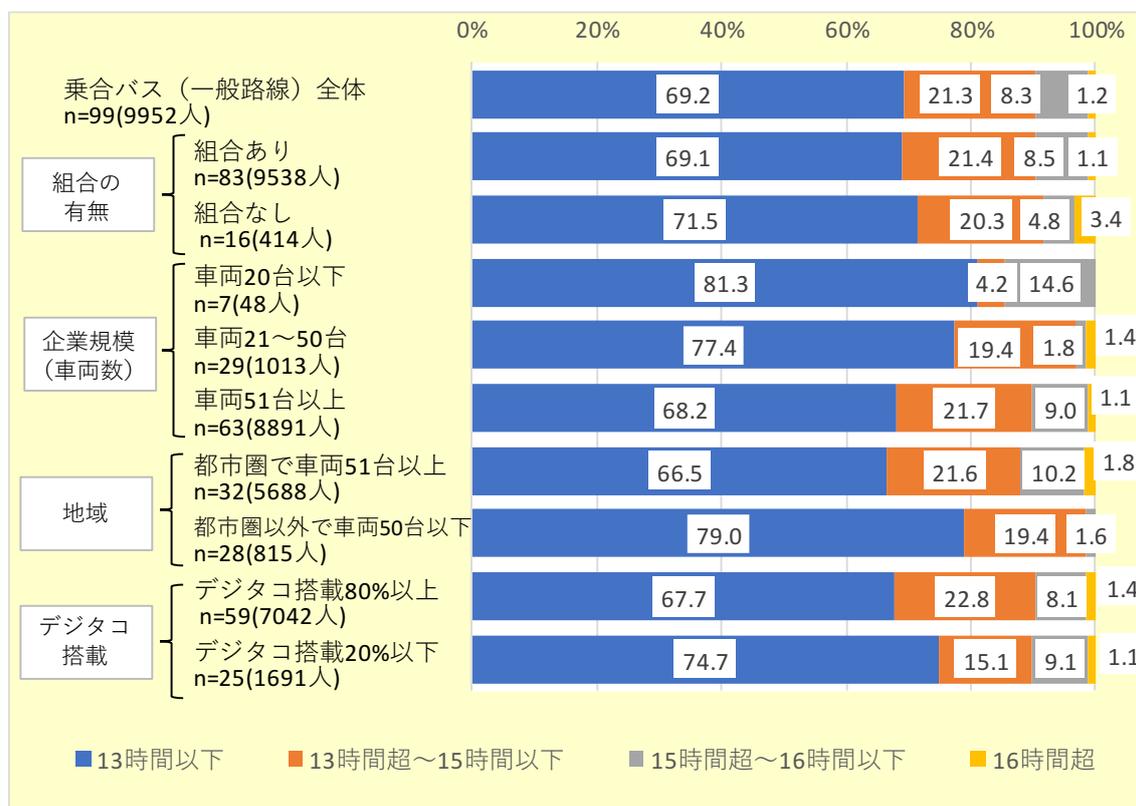
デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 87 始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数・バス全体



乗合バス（一般路線）の1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（一般路線）全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く69.2%、次いで「13時間超～15時間以下」が21.3%、「15時間超～16時間以下」が8.3%であった。

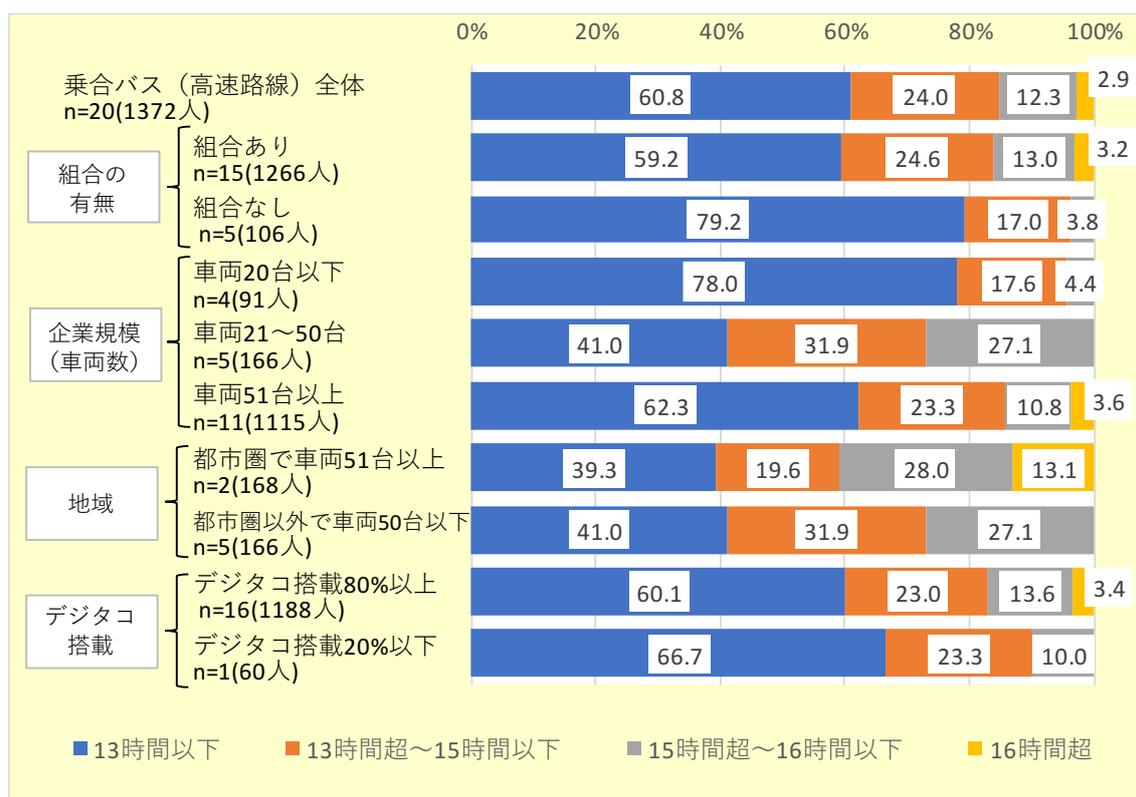
図表 88 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



乗合バス（高速路線）の1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（高速路線）全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く60.8%、次いで「13時間超～15時間以下」が24.0%であった。

組合の有無に関しては、「組合あり」の事業者は「組合なし」の事業者に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。さらに、企業規模（車両別）に関しては、「車両21～50台」の事業者はその他に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。

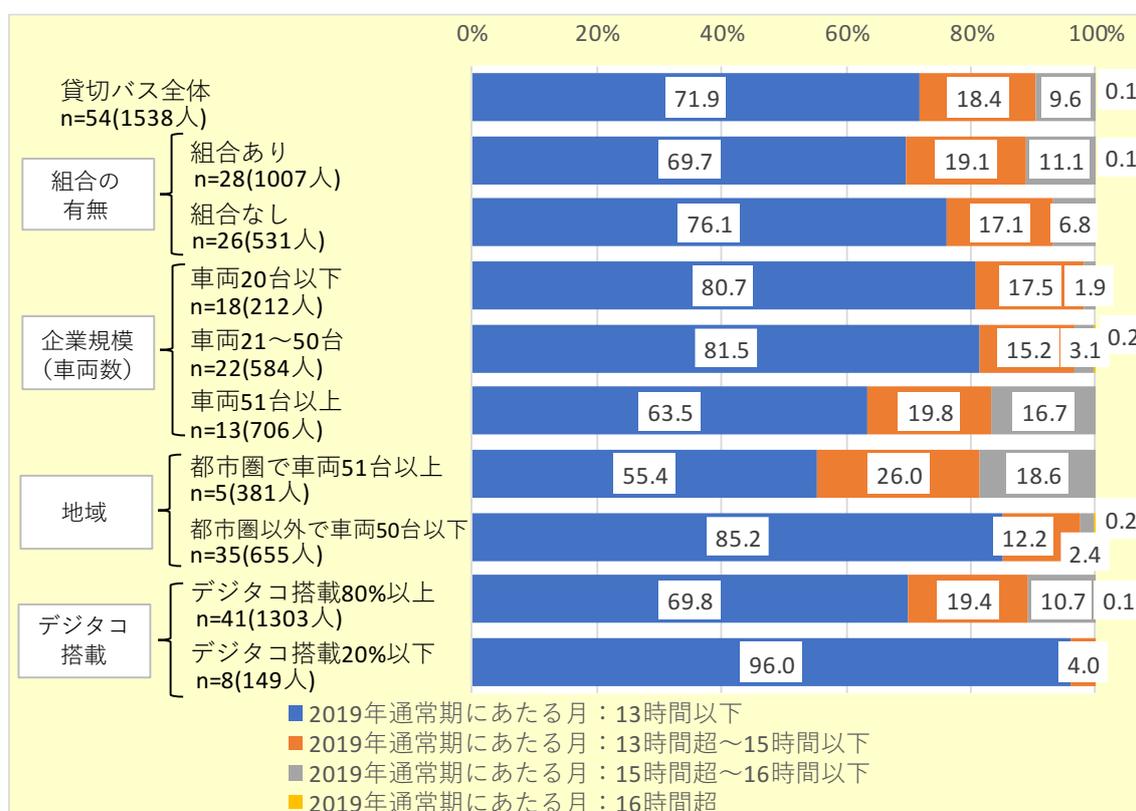
図表 89 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



貸切バスの通常期における1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く71.9%、次いで「13時間超～15時間以下」が18.4%、「15時間超～16時間以下」が9.6%であった。

地域に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。さらに、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。

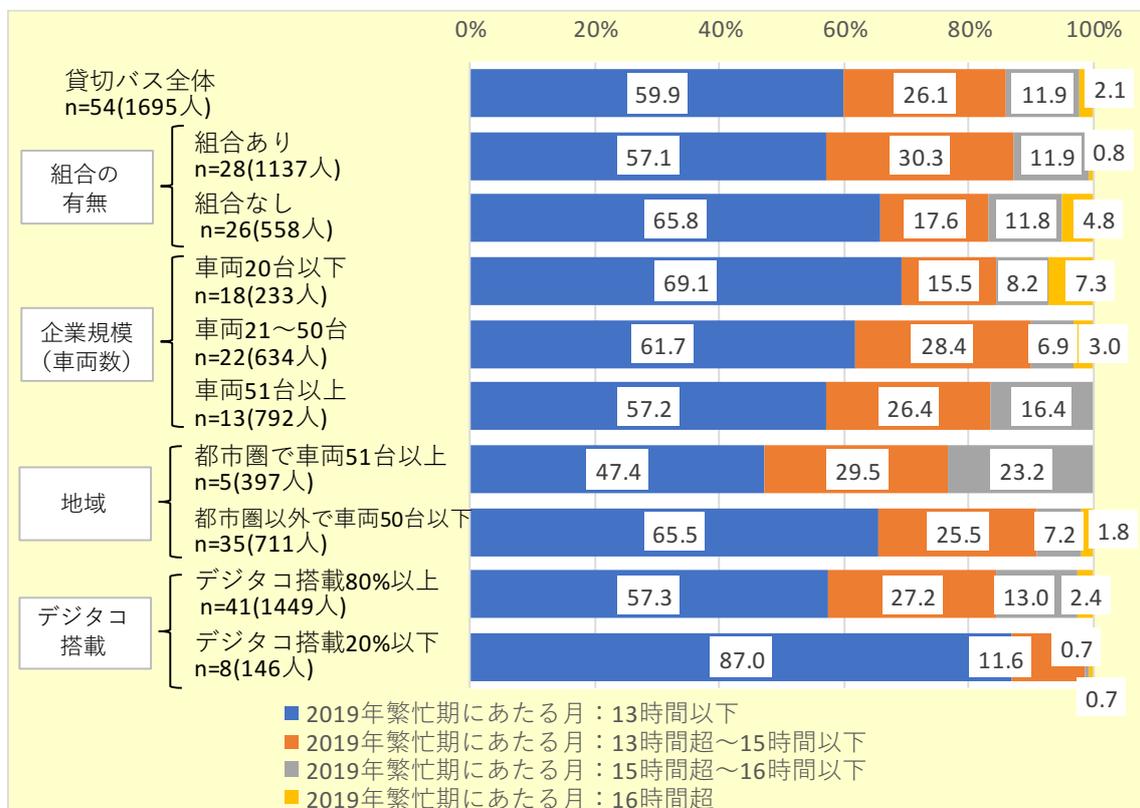
図表 90 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数・貸切バス（通常期）



貸切バスの繁忙期における1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では、「13時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く59.9%、次いで「13時間超～15時間以下」が26.1%、「15時間超～16時間以下」が11.9%であった。

地域に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。さらに、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 91 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数・貸切バス（繁忙期）



### (3) 1日の拘束時間を延長した回数

#### ハイヤー・タクシー

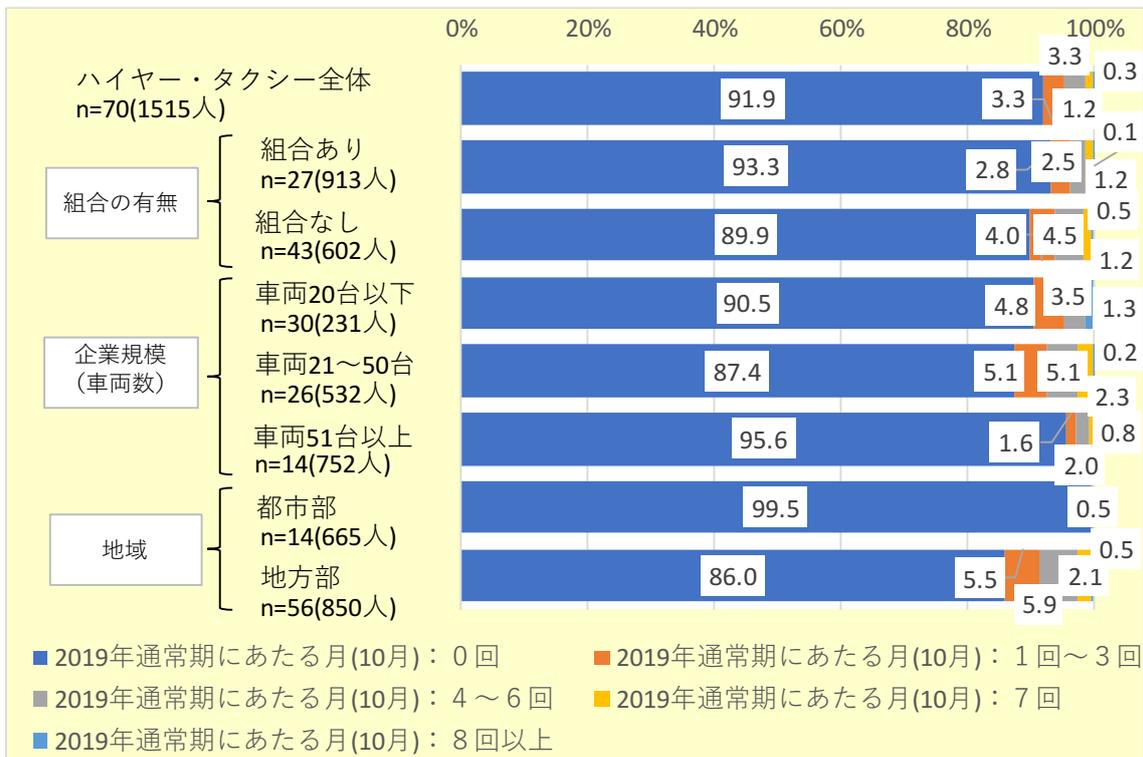
#### ア) 事業者

(1ヶ月のうち1日の拘束時間が16時間を超えた回数)

車庫待ち等の日勤勤務者に関して、1日の拘束時間が16時間を超える回数については1ヶ月のうち7回以内と定められているが、通常期における1日の拘束時間が16時間を超えた回数別の日勤勤務の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「0回」の自動車運転者の割合が91.9%と最も高く、次いで「1回～3回」が3.3%、「4回～6回」が3.3%であった。

また、地域に関しては、「地方部」の事業者はそれ以外に比べて、1日の拘束時間が16時間を超えた回数が多くなる傾向が見られた。

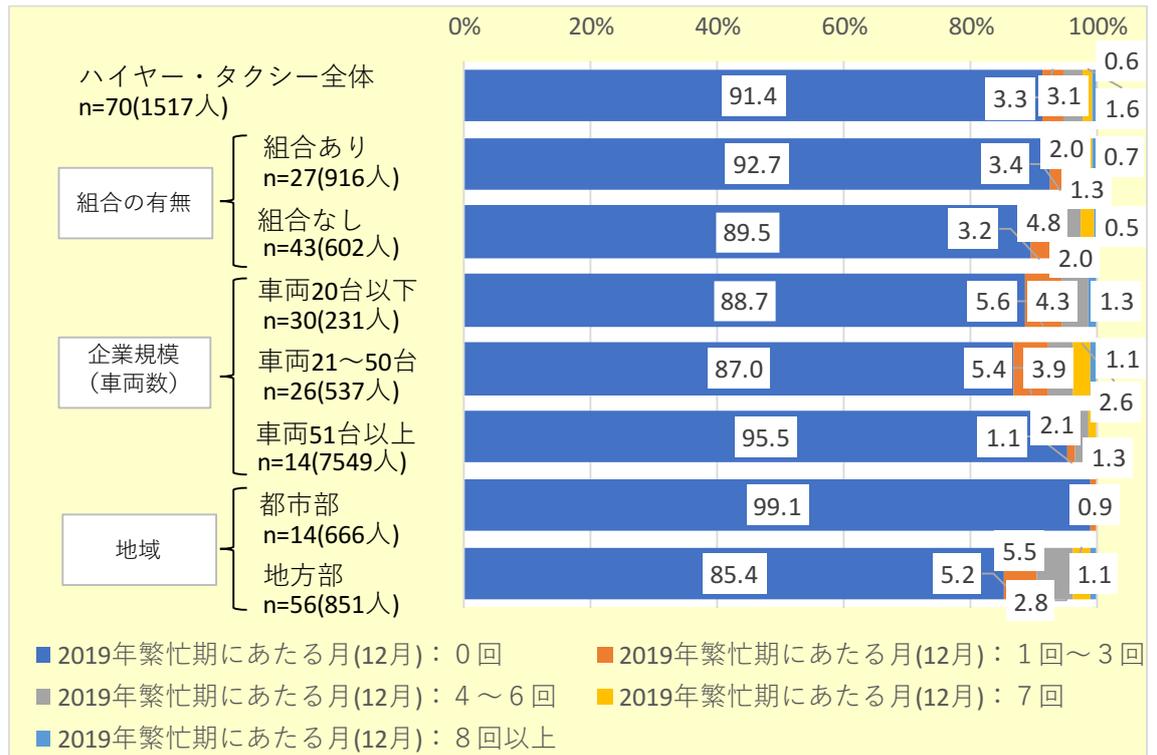
図表 92 1日の拘束時間が16時間を超えた回数別の自動車運転者数・日勤勤務者（通常期）



日勤勤務者に関して、繁忙期における1日の拘束時間が16時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「0回」の自動車運転者の割合が91.4%と最も高く、次いで「1回～3回」が3.3%、「4回～6回」が3.1%であった。

また、地域に関しては、「地方部」の事業者は「都市部」の事業者に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多くなる傾向が見られた。

図表 93 1日の拘束時間が16時間を超えた回数別の自動車運転者数・日勤勤務者（繁忙期）

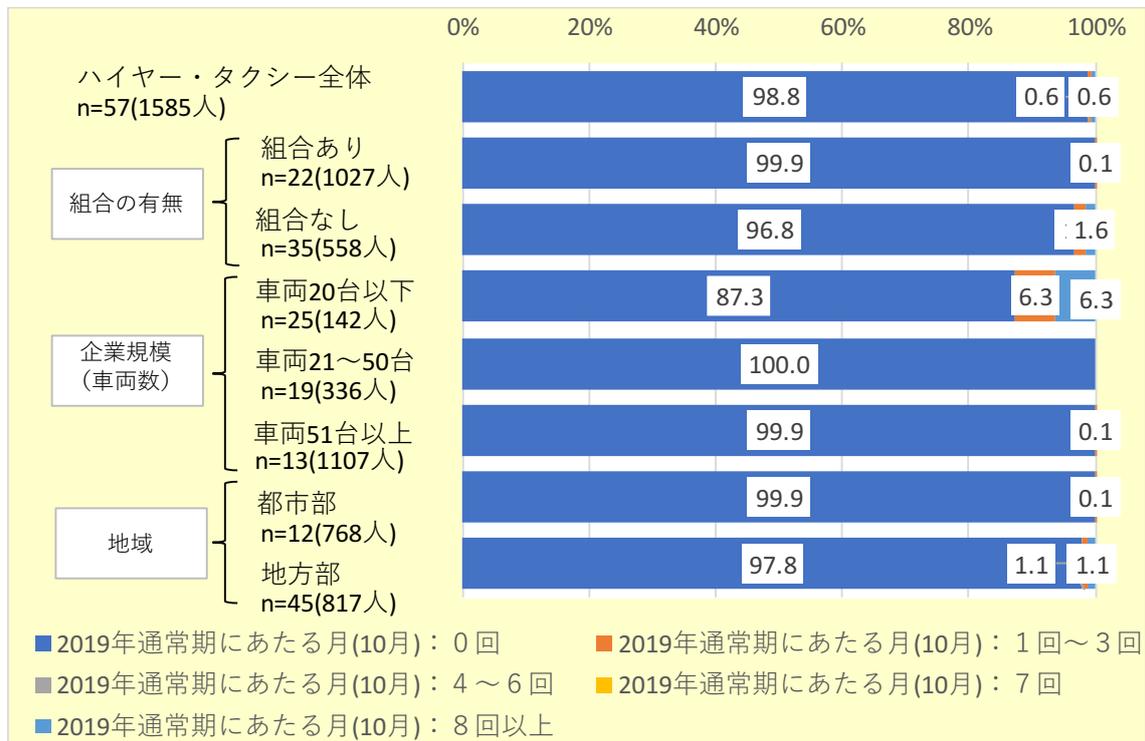


(2 暦日の拘束時間が 24 時間を超えた回数)

車庫待ち等の隔日勤務者に関して、2 暦日の拘束時間を 24 時間まで延長できる回数については労使協定の定めがあっても 1 ヶ月のうち 7 回以内と定められているが、通常期における 2 暦日の拘束時間が 24 時間を超えた回数別の隔日勤務の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「0 回」の自動車運転者の割合が 98.8%と最も高く、次いで「1 回～3 回」が 0.6%、「8 回以上」が 0.6%であった。

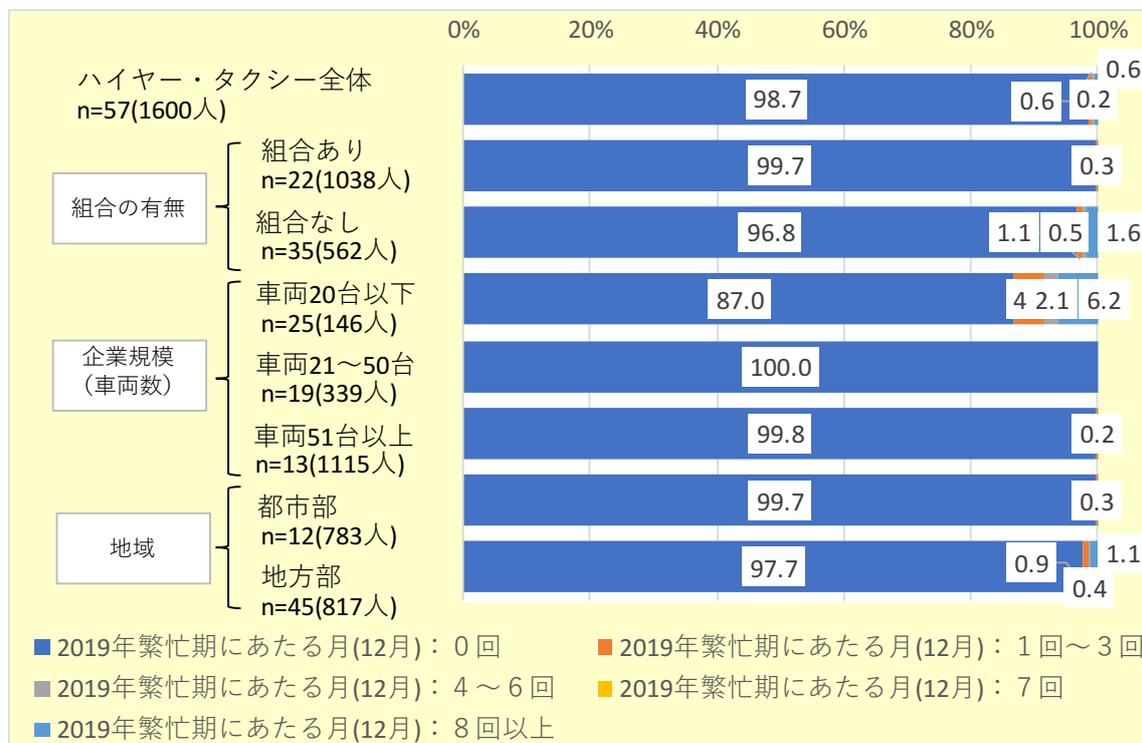
また、企業規模（車両数）に関しては、「車両 20 台以下」の事業者はそれ以外に比べて 1 日の拘束時間が 15 時間を超えた回数が多くなる傾向が見られた。

図表 94 2 暦日の拘束時間が 24 時間を超えた回数別の自動車運転者数・隔日勤務者（通常期）



隔日勤務者に関して、繁忙期における2暦日の拘束時間が24時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「0回」の自動車運転者の割合が98.7%と最も高く、次いで「8回以上」が0.6%、「4～6回」が0.2%であった。

図表 95 2 暦日の拘束時間が 24 時間を超えた回数別の自動車運転者数・隔日勤務者（繁忙期）



# トラック

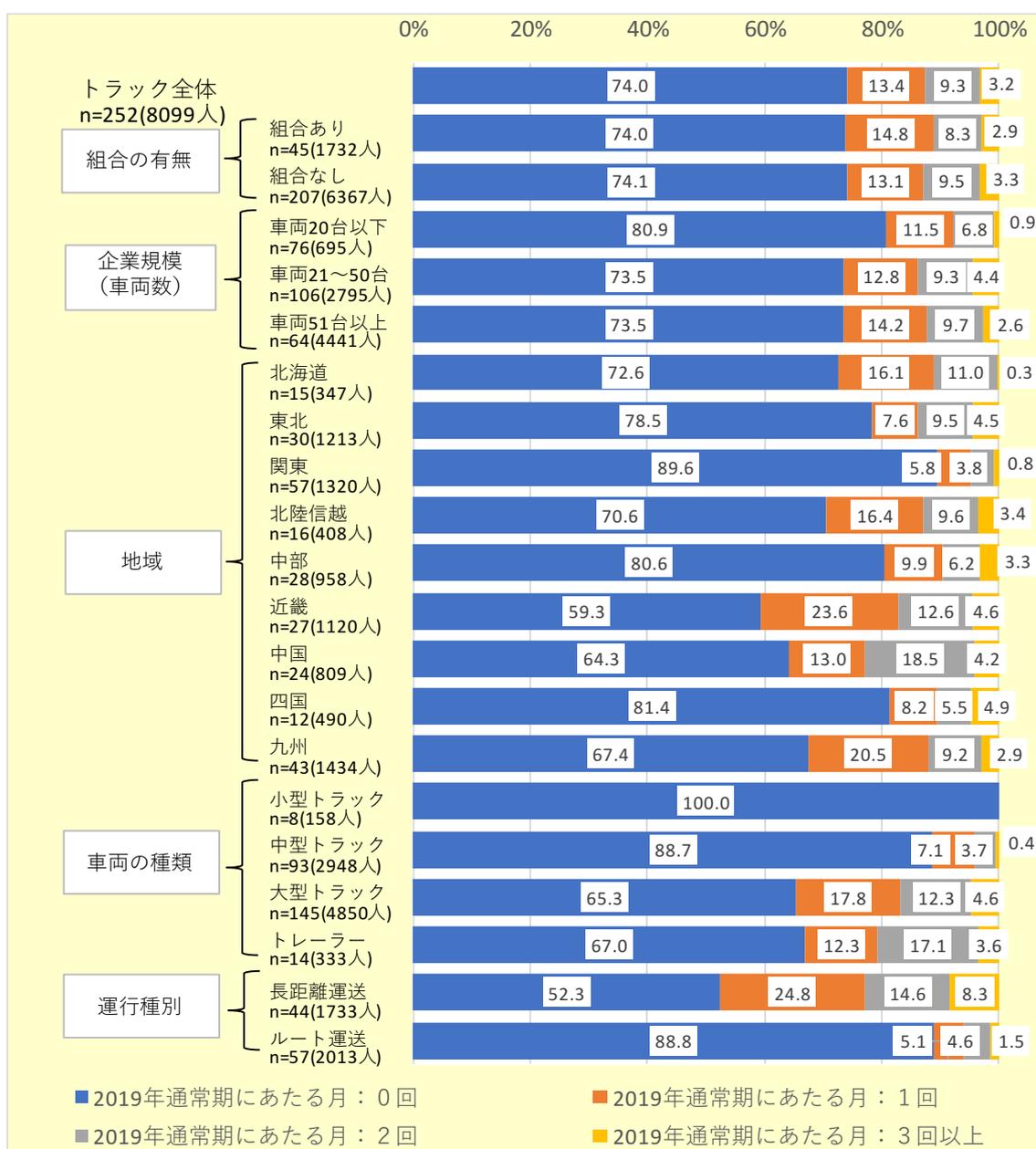
## ア) 事業者

(1日の拘束時間が15時間を超えた回数)

1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、15時間を超える回数については1週間につき2回が限度と定められているが、通常期における、1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では「0回」の自動車運転者の割合が74.0%と最も高く、次いで「1回」が13.4%、「2回」が9.3%であった。

また、車両の種類に関しては、「トレーラー」、「大型トラック」の事業者はその他に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多くなる傾向が見られた。

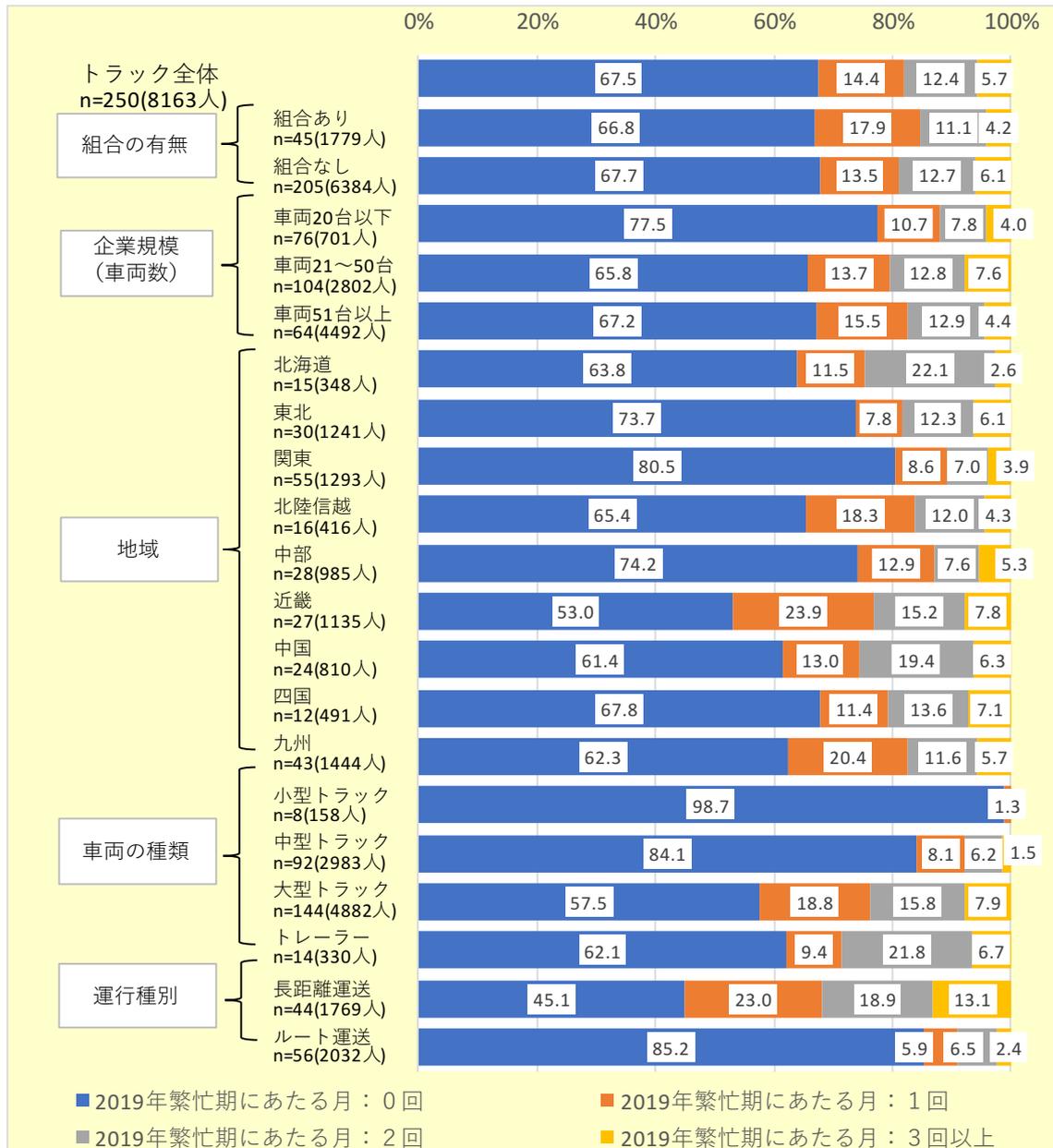
図表 96 1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では「0回」の自動車運転者の割合が67.5%と最も高く、次いで「1回」が14.4%、「2回」が12.4%であった。

また、運行種別に関しては、「長距離運送」の事業者は「ルート運送」の事業者に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多くなる傾向が見られた。さらに、車両の種類に関しては、「大型トラック」の事業者はその他に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多くなる傾向が見られた。

図表 97 1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数（繁忙期）



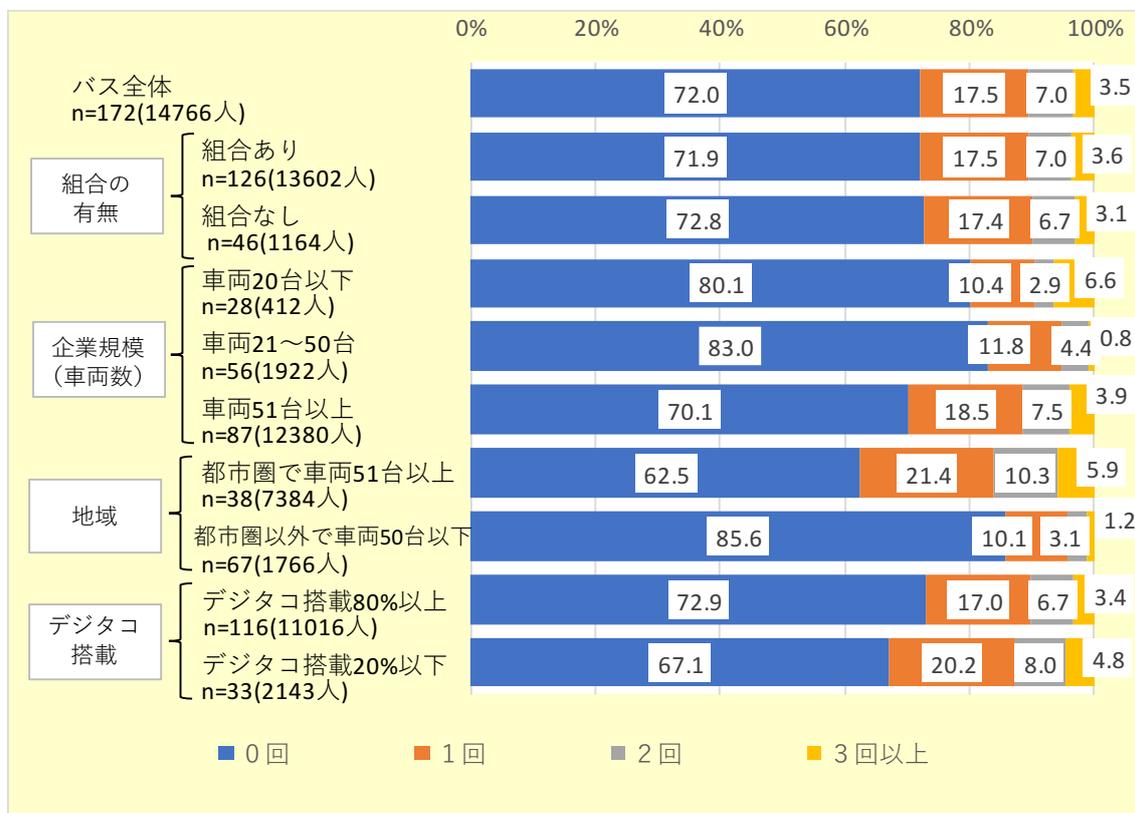
ア) 事業者

(1日の拘束時間が15時間を超えた回数)

1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、15時間を超える回数については1週間につき2回が限度と定められているが、1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、バス全体では「0回」の自動車運転者の割合が72.0%と最も高く、次いで「1回」が17.5%、「2回」が7.0%であった。

また、企業規模(車両数)に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多い結果が見られた。

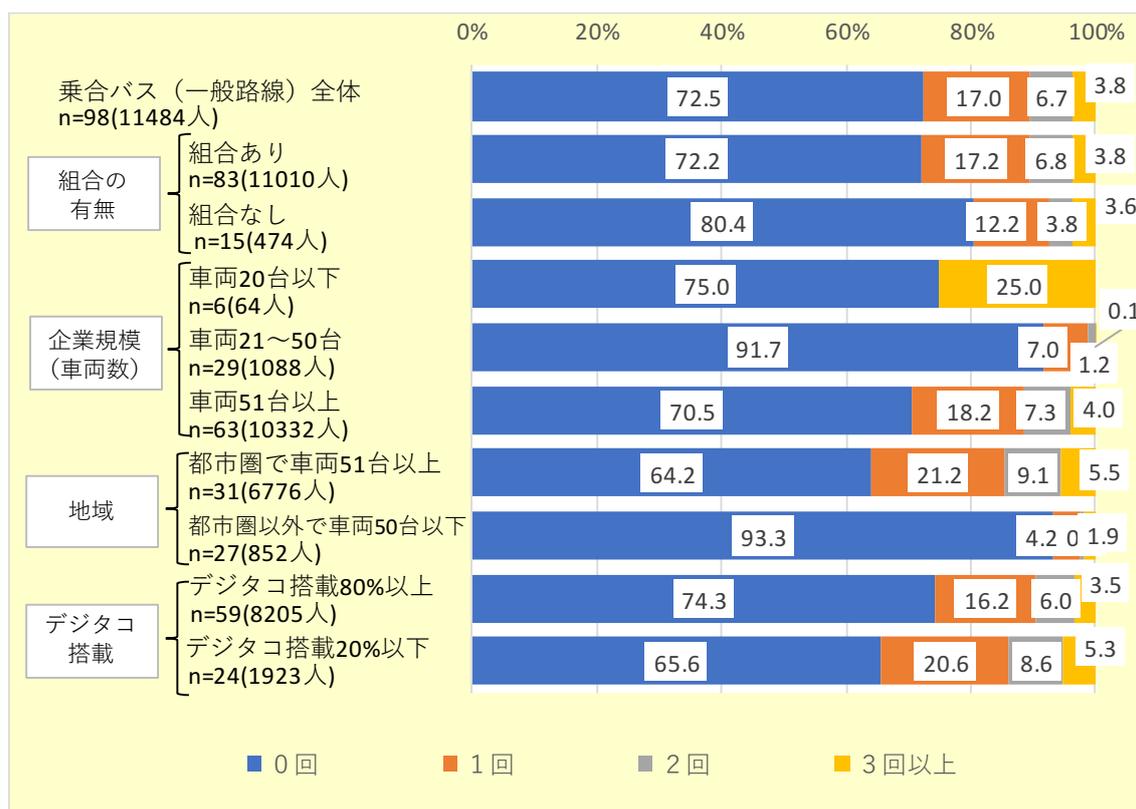
図表 98 1日の拘束時間が15時間を超えた回数・バス全体



乗合バス（一般路線）に関して、1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（一般路線）全体では「0回」の自動車運転者の割合が72.5%と最も高く、次いで「1回」が17.0%、「2回」が6.7%であった。

また、企業規模（車両数）に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多い結果が見られた。

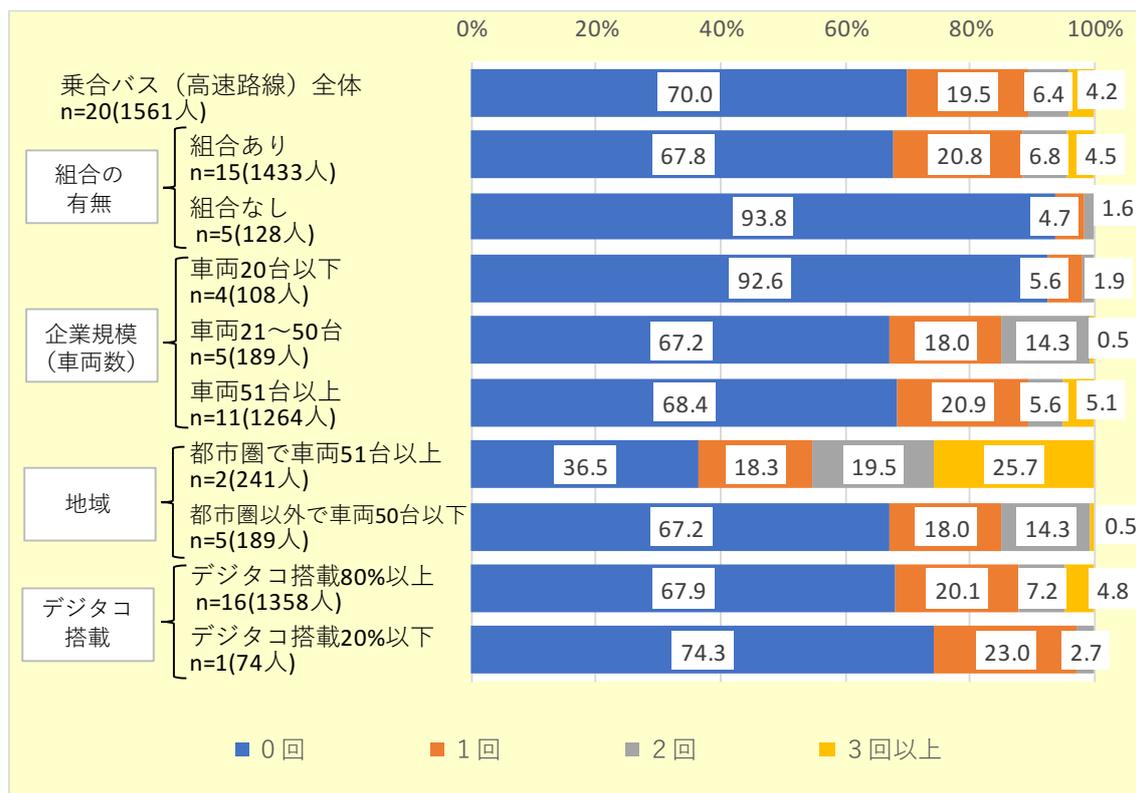
図表 99 1日の拘束時間が15時間を超えた回数・乗合バス（一般路線）



乗合バス（高速路線）に関して、1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（高速路線）全体では「0回」の自動車運転者の割合が70.0%と最も高く、次いで「1回」が19.5%、「2回」が6.4%であった。

また、組合の有無に関しては、「組合あり」の事業者は「組合なし」の事業者に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多い結果が見られた。さらに、地域に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多い結果が見られた。

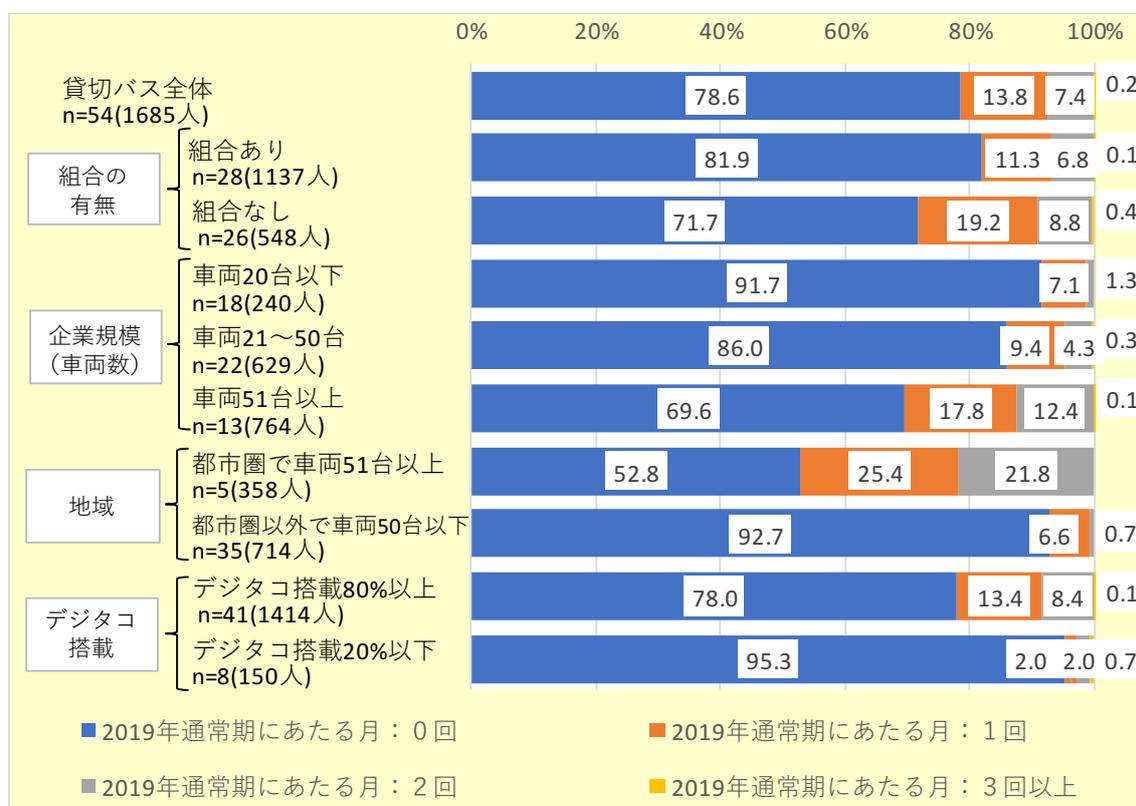
図表 100 1日の拘束時間が15時間を超えた回数・乗合バス（高速路線）



貸切バスに関して、通常期における、1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では「0回」の自動車運転者の割合が78.6%と最も高く、次いで「1回」が13.8%、「2回」が7.4%であった。

また、組合の有無に関しては、「組合なし」の事業者は「組合あり」の事業者に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多い結果が見られ、車両が増えるにつれ1日の拘束時間が15時間を超えた回数が増える結果が見られた。さらに、地域に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多い結果が見られた。デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多い結果が見られた。

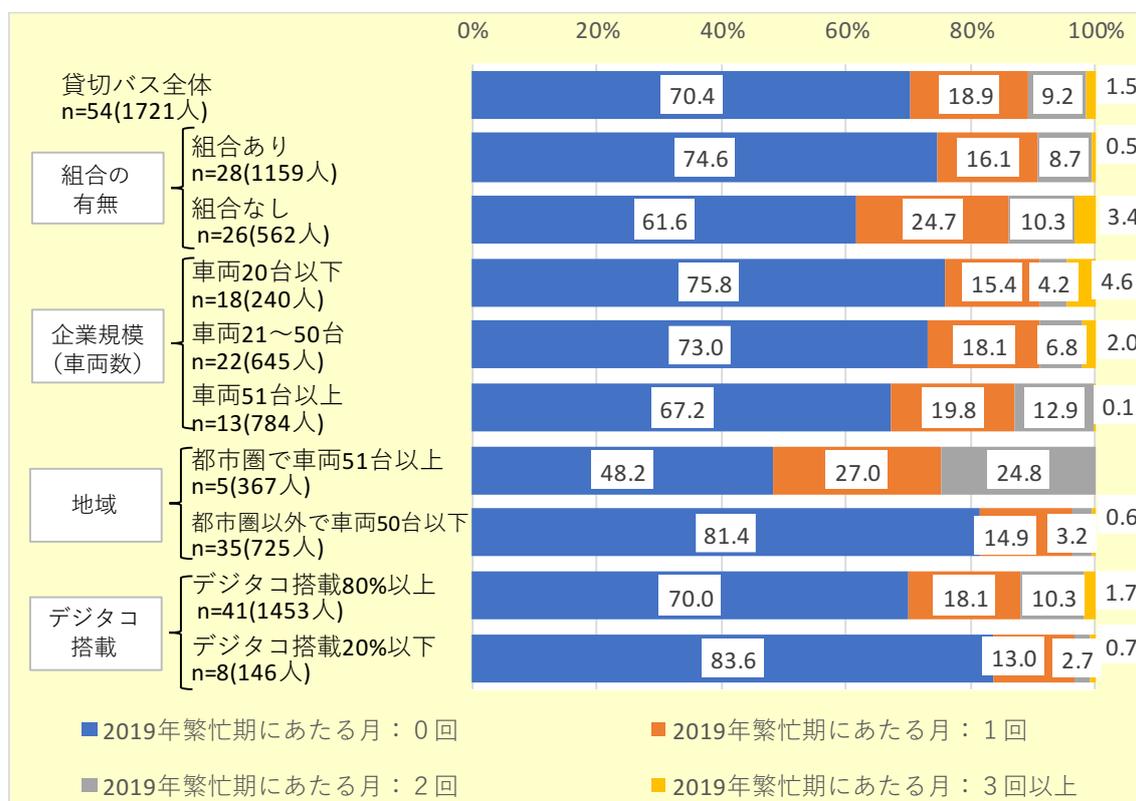
図表 101 1日の拘束時間が15時間を超えた回数・貸切バス（通常期）



貸切バスに関して、繁忙期における、1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では「0回」の自動車運転者の割合が70.4%と最も高く、次いで「1回」が18.9%、「2回」が9.2%であった。

また、組合の有無に関しては、「組合なし」の事業者は「組合あり」の事業者に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多い結果が見られた。さらに、地域に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多い結果が見られた。デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多い結果が見られた。

図表 102 1日の拘束時間が15時間を超えた回数・貸切バス（繁忙期）



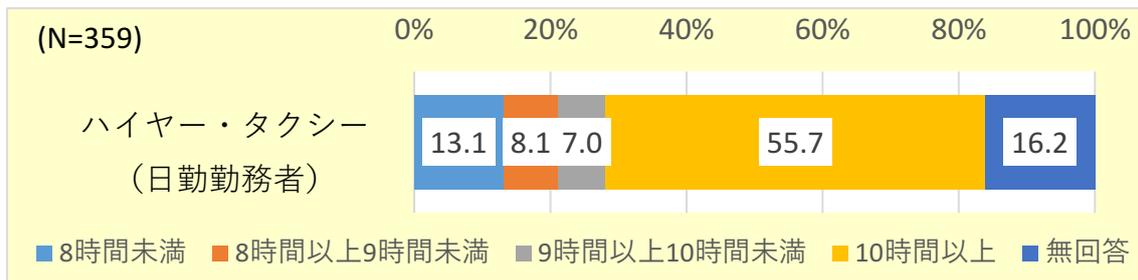
#### (4) 休息期間

##### ハイヤー・タクシー

#### ア) 自動車運転者 (休息期間)

日勤勤務者の休息期間については継続 8 時間以上必要と定められているが、日勤勤務の自動車運転者に対して、最も忙しかった日の休息期間を尋ねたところ、日勤勤務者では「10 時間以上」との回答が最も多く 55.7%、次いで「8 時間未満」が 13.1%、「8 時間以上 9 時間未満」が 8.1%、「8 時間以上 9 時間未満」が 8.1%であった。

図表 103 最も忙しかった日の休息期間 (日勤勤務者)



また、隔日勤務者の休息期間については継続 20 時間以上必要と定められているが、隔日勤務者では「24 時間以上」との回答が最も多く 31.5%、次いで「8 時間以上 20 時間未満」が 23.2%、「8 時間未満」が 17.0%であった。

図表 104 最も忙しかった日の休息期間 (隔日勤務者)



(休息期間と組合の有無)

最も忙しかった日の休息期間と組合の有無についてクロス集計したところ、日勤勤務者では、「労働組合はない」が、休息期間を「10 時間以上」と回答した割合が高かった。隔日勤務者では、「労働組合がある」が、休息期間を「24 時間以上」と回答した割合が高かった。

図表 105 最も忙しかった日の休息期間と組合の有無のクロス集計（日勤勤務者）

		休息期間(日勤)					無回答
		全体	8時間未満	8時間以上9時間未満	9時間以上10時間未満	10時間以上	
		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
組合の有無		357	13.2	8.1	7.0	56.0	15.7
全体	労働組合がある	149	18.8	10.1	6.0	49.7	15.4
	労働組合はない	208	9.1	6.7	7.7	60.6	15.9

図表 106 最も忙しかった日の休息期間と組合の有無のクロス集計（隔日勤務者）

		休息期間(隔勤)					無回答
		全体	8時間未満	8時間以上20時間未満	20時間以上24時間未満	24時間以上	
		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
組合の有無		311	17.0	23.2	8.7	31.5	19.6
全体	労働組合がある	161	19.9	19.3	10.6	29.2	21.1
	労働組合はない	150	14.0	27.3	6.7	34.0	18.0

(休息期間と企業規模（車両数）)

最も忙しかった日の休息期間と企業規模（車両数）についてクロス集計したところ、日勤勤務者では、「21～50 台」が、最も忙しかった日の休息期間を「10 時間以上」と回答した割合が高かった。隔日勤務者では、「51 台以上」が、最も忙しかった日の休息期間を「24 時間以上」と回答した割合が高かった。

図表 107 最も忙しかった日の休息期間と企業規模（車両数）のクロス集計（日勤勤務者）

		休息期間(日勤)					無回答
		全体	8時間未満	8時間以上9時間未満	9時間以上10時間未満	10時間以上	
		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
企業規模(車両数)		286	13.3	6.3	7.7	56.3	16.4
全体	20台以下	106	14.2	4.7	7.5	52.8	20.8
	21～50台	121	11.6	7.4	9.1	57.0	14.9
	51台以上	59	15.3	6.8	5.1	61.0	11.9

図表 108 最も忙しかった日の休息期間と企業規模（車両数）のクロス集計（隔日勤務者）

		休息期間(隔勤)					無回答
		全体	8時間未満	8時間以上20時間未満	20時間以上24時間未満	24時間以上	
		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
企業規模(車両数)		250	14.0	20.4	9.6	35.6	20.4
全体	20台以下	46	19.6	17.4	4.3	28.3	30.4
	21～50台	93	15.1	29.0	8.6	32.3	15.1
	51台以上	111	10.8	14.4	12.6	41.4	20.7

### (休息期間と地域)

最も忙しかった日の休息期間と地域についてクロス集計したところ、日勤勤務者は、「地方部」が、最も忙しかった日の休息期間を「10 時間以上」と回答した割合が高かった。また、隔日勤務者は、「地方部」が、最も忙しかった日の休息期間を「24 時間以上」と回答した割合が高かった。

図表 109 最も忙しかった日の休息期間と地域のクロス集計（日勤勤務者）

		休息期間(日勤)					無回答
		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	
地域(都市部、地方部)		286	13.3	6.3	7.7	56.3	16.4
全体	都市部	57	21.1	3.5	5.3	57.9	12.3
	地方部	229	11.4	7.0	8.3	55.9	17.5

図表 110 最も忙しかった日の休息期間と地域のクロス集計（隔日勤務者）

		休息期間(隔勤)					無回答
		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	
地域(都市部、地方部)		250	14.0	20.4	9.6	35.6	20.4
全体	都市部	53	17.0	9.4	20.8	37.7	15.1
	地方部	197	13.2	23.4	6.6	35.0	21.8

### (休息期間と年収)

最も忙しかった日の休息期間と年収についてクロス集計したところ、日勤勤務者は、「400万円未満」が、最も忙しかった日の休息期間を「10 時間以上」と回答した割合が高かった。また、隔日勤務者は、「400万円未満」が、最も忙しかった日の休息期間を「24 時間以上」と回答した割合が高かった。

図表 111 最も忙しかった日の休息期間と年収のクロス集計（日勤勤務者）

		休息期間(日勤)					無回答
		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	
年収		356	12.9	8.1	7.0	56.2	15.7
全体	400万円未満	305	12.8	6.6	7.5	57.0	16.1
	400万円以上600万円未満	45	13.3	15.6	4.4	51.1	15.6
	600万円以上	6	16.7	33.3	0.0	50.0	0.0

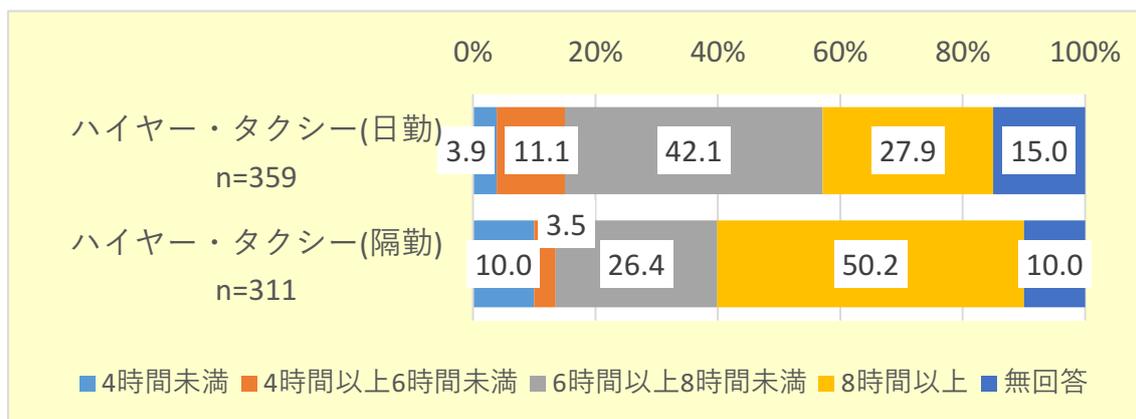
図表 112 最も忙しかった日の休息期間と年収のクロス集計（隔日勤務者）

		休息期間(隔勤)					無回答
		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	
年収		311	17.0	23.2	8.7	31.5	19.6
全体	400万円未満	248	18.5	26.2	6.0	28.2	21.0
	400万円以上600万円未満	54	11.1	13.0	18.5	44.4	13.0
	600万円以上	9	11.1	-	22.2	44.4	22.2

### (睡眠時間)

日勤勤務及び隔日勤務の自動車運転者に対して、睡眠時間を尋ねたところ、日勤勤務者では「6時間以上8時間未満」との回答が最も多く42.1%、次いで「8時間以上」が27.9%、「4時間以上6時間未満」が11.1%であった。また、隔日勤務者では「8時間以上」との回答が最も多く50.2%、次いで「6時間以上8時間未満」が26.4%、「4時間未満」が10.0%であった。

図表 113 睡眠時間（日勤勤務者及び隔日勤務者）



### (睡眠時間と休息期間)

睡眠時間と最も忙しかった日の休息期間についてクロス集計したところ、日勤勤務者では、休息期間が長いほど、睡眠時間が長い傾向が見られた。また、隔日勤務者でも、休息期間が長いほど睡眠期間が長い傾向が見られた。

図表 114 睡眠時間と最も忙しかった日の休息期間のクロス集計（日勤勤務者）

		睡眠時間(日勤)					無回答 (%)
		全体 (N数)	4時間未満 (%)	4時間以上6時間未満 (%)	6時間以上8時間未満 (%)	8時間以上 (%)	
休息期間		301	4.3	12.3	44.9	28.9	9.6
全体	8時間未満	47	27.7	17.0	6.4	-	48.9
	8時間以上9時間未満	29	-	48.3	44.8	-	6.9
	9時間以上10時間未満	25	-	20.0	72.0	8.0	-
	10時間以上	200	-	5.0	50.5	42.5	2.0

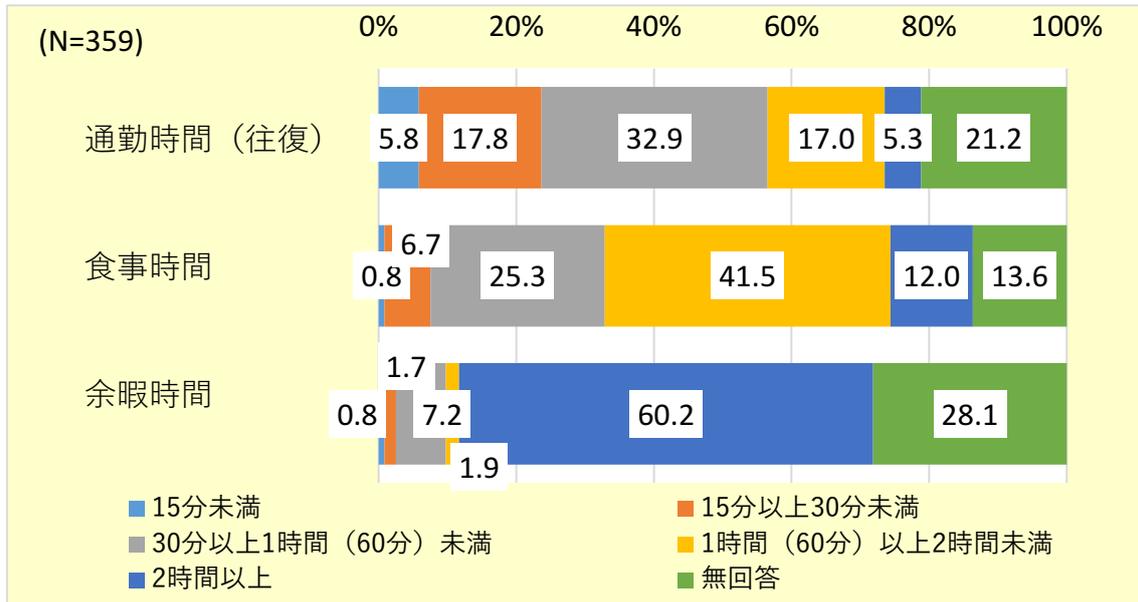
図表 115 睡眠時間と最も忙しかった日の休息期間のクロス集計（隔日勤務者）

		睡眠時間(隔勤)					無回答 (%)
		全体 (N数)	4時間未満 (%)	4時間以上6時間未満 (%)	6時間以上8時間未満 (%)	8時間以上 (%)	
休息期間		250	11.6	4.4	26.4	48.8	8.8
全体	8時間未満	53	54.7	5.7	5.7	-	34.0
	8時間以上20時間未満	72	-	6.9	61.1	29.2	2.8
	20時間以上24時間未満	27	-	3.7	11.1	81.5	3.7
	24時間以上	98	-	2.0	16.3	80.6	1.0

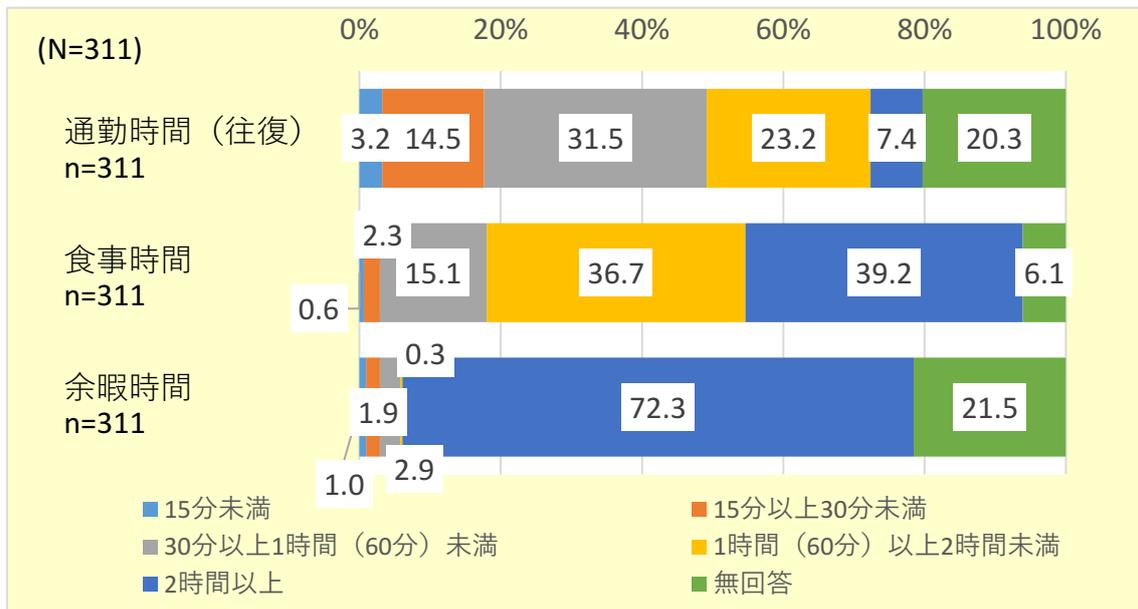
(睡眠時間を除く休息期間)

睡眠時間を除く休息期間の内訳は以下の通りであった。

図表 116 睡眠時間を除く休息期間の内訳 (日勤勤務者)



図表 117 睡眠時間を除く休息期間の内訳 (隔日勤務者)

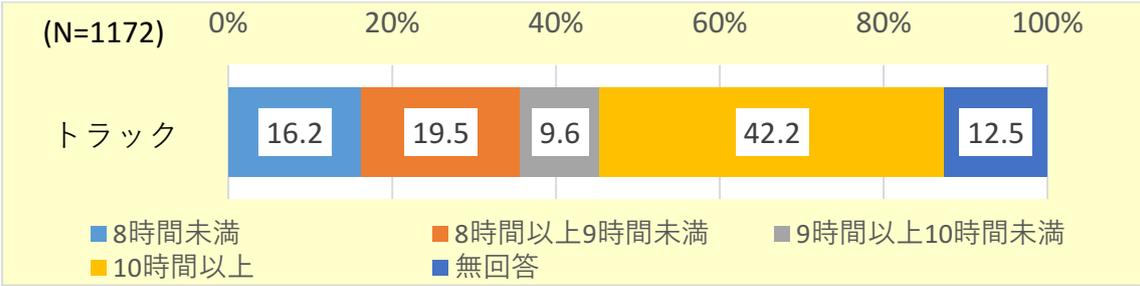


トラック

ア) 自動車運転者  
(休息期間)

休息期間については継続8時間以上必要と定められているが、自動車運転者に対して、休息期間を尋ねたところ、「10時間以上」との回答が最も多く42.2%、次いで「8時間以上9時間未満」が19.5%、「8時間未満」が16.2%であった。

図表 118 休息期間



(休息期間と組合の有無)

休息期間と組合の有無についてクロス集計したところ、「労働組合はない」が、休息期間を「10時間以上」と回答した割合が高かった。

図表 119 休息期間と労働組合の有無のクロス集計

		休息期間					
		全体 (N数)	8時間未満 (%)	8時間以上9時間未満 (%)	9時間以上10時間未満 (%)	10時間以上 (%)	無回答 (%)
組合の有無		1159	16.1	19.7	9.6	42.4	12.3
全体	労働組合がある	250	15.6	17.2	8.4	43.2	15.6
	労働組合はない	909	16.3	20.4	9.9	42.1	11.3

(休息期間と企業規模 (車両数))

休息期間と企業規模 (車両数) についてクロス集計したところ、「21~50台」が、休息期間を「10時間以上」と回答した割合が高かった。

図表 120 休息期間と企業規模 (車両数) のクロス集計

		休息期間					
		全体 (N数)	8時間未満 (%)	8時間以上9時間未満 (%)	9時間以上10時間未満 (%)	10時間以上 (%)	無回答 (%)
企業規模 (車両数)		1013	16.0	19.5	10.4	42.3	11.7
全体	20台以下	258	15.5	13.2	7.0	49.6	14.7
	21~50台	468	14.5	22.2	11.1	41.2	10.9
	51台以上	287	18.8	20.9	12.2	37.6	10.5

(休息期間と地域)

休息期間と地域についてクロス集計したところ、「関東」が、休息期間を「10 時間以上」と回答した割合が高かった。

図表 121 休息期間と地域のクロス集計

		休息期間					
		全体 (N数)	8時間未満 (%)	8時間以上9時間 未満 (%)	9時間以上10時 間未満 (%)	10時間以上 (%)	無回答 (%)
地域		1035	15.7	19.7	10.2	42.7	11.6
全体	北海道	75	5.3	34.7	13.3	40.0	6.7
	東北	129	15.5	17.1	12.4	40.3	14.7
	関東	203	14.8	16.3	13.3	39.9	15.8
	北陸信越	73	20.5	21.9	5.5	41.1	11.0
	中部	120	10.0	16.7	10.8	50.8	11.7
	近畿	116	21.6	19.8	4.3	44.0	10.3
	中国	80	6.3	31.3	21.3	35.0	6.3
	四国	46	21.7	17.4	15.2	37.0	8.7
	九州	193	21.8	16.1	3.6	47.7	10.9

(休息期間と年齢)

休息期間と年齢についてクロス集計したところ、「40 歳以上 50 歳未満」が、休息期間を「10 時間以上」と回答した割合が高かった。

図表 122 休息期間と年齢のクロス集計

		休息期間					
		全体 (N数)	8時間未満 (%)	8時間以上9時間 未満 (%)	9時間以上10時 間未満 (%)	10時間以上 (%)	無回答 (%)
年齢		1164	16.2	19.4	9.7	42.1	12.5
全体	40 歳未満	229	17.5	23.1	10.9	36.7	11.8
	40歳以上50歳未満	410	17.1	19.8	11.7	40.5	11.0
	50歳以上60歳未満	378	15.3	20.4	7.7	44.2	12.4
	60歳以上	147	14.3	10.2	7.5	49.7	18.4

(休息期間と年収)

休息期間と年収についてクロス集計したところ、「400 万円以上 600 万円未満」が、休息期間を「10 時間以上」と回答した割合が高かった。

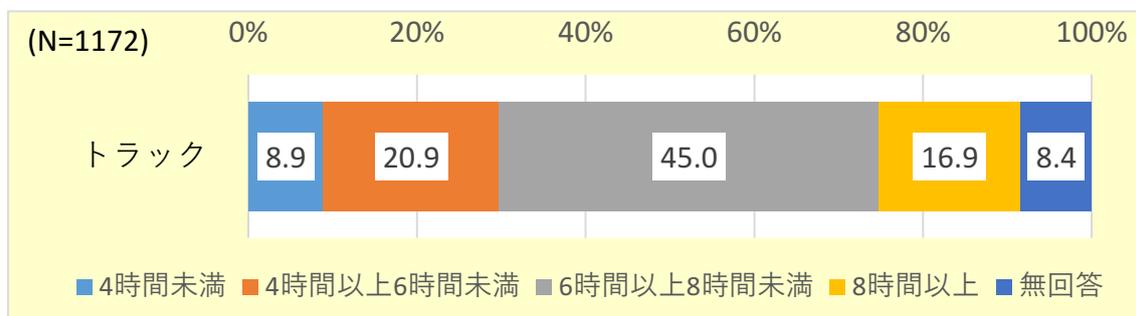
図表 123 休息期間と年収のクロス集計

		休息期間					
		全体 (N数)	8時間未満 (%)	8時間以上9時間 未満 (%)	9時間以上10時 間未満 (%)	10時間以上 (%)	無回答 (%)
年収		1164	16.2	19.5	9.6	42.4	12.3
全体	400万円未満	526	14.8	14.8	8.0	47.0	15.4
	400万円以上600万円未満	597	17.1	23.5	10.4	39.2	9.9
	600万円以上	41	22.0	22.0	19.5	29.3	7.3

(睡眠時間)

自動車運転者に対して、睡眠時間を尋ねたところ、「6時間以上8時間未満」が最も多く45.0%、次いで「4時間以上6時間未満」が20.9%、「8時間以上」が16.9%であった。

図表 124 睡眠時間



(睡眠時間と休息期間)

睡眠時間と休息期間についてクロス集計したところ、休息期間が長いほど、睡眠時間が長い傾向が見られた。

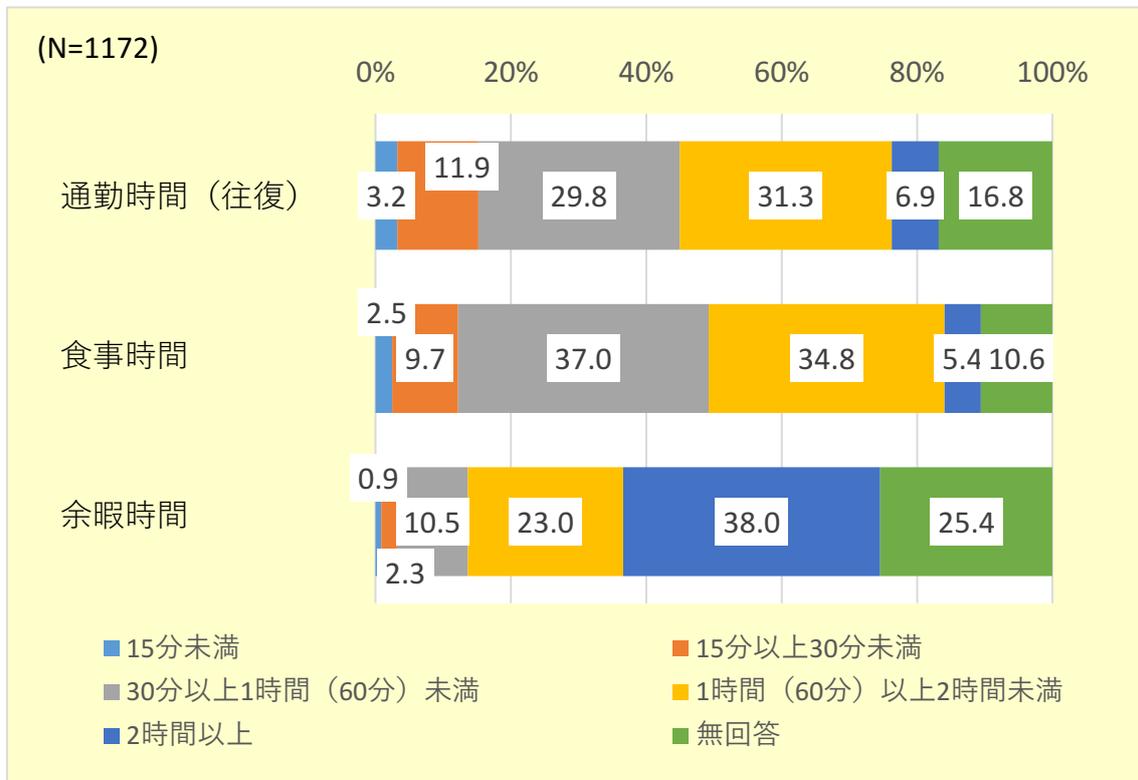
図表 125 睡眠時間と休息期間のクロス集計

		睡眠時間					
		全体 (N数)	4時間未満 (%)	4時間以上6時間 未満 (%)	6時間以上8時間 未満 (%)	8時間以上 (%)	無回答 (%)
休息期間		1025	9.4	22.2	48.3	17.3	2.8
全体	8時間未満	190	45.3	37.9	4.2	-	12.6
	8時間以上9時間未満	228	3.1	38.2	54.4	3.5	0.9
	9時間以上10時間未満	113	0.9	25.7	67.3	6.2	-
	10時間以上	494	0.4	8.1	58.1	32.8	0.6

(睡眠時間を除く休息期間)

睡眠時間を除く休息期間の内訳は以下の通りであった。

図表 126 睡眠時間を除く休息期間の内訳



ア) 自動車運転者

(休息期間)

休息期間については継続8時間以上必要と定められているが、自動車運転者に対して、休息期間を尋ねたところ、「8時間以上9時間未満」との回答が最も多く53.0%、次いで「10時間以上」が15.2%、「9時間以上10時間未満」が12.7%であった。

図表 127 休息期間



(休息期間と組合の有無)

休息期間と組合の有無についてクロス集計したところ、「労働組合がある」が、休息期間を「8時間以上9時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 128 休息期間と労働組合の有無のクロス集計

		休息期間					
		全体 (N数)	8時間未満 (%)	8時間以上9時間未満 (%)	9時間以上10時間未満 (%)	10時間以上 (%)	無回答 (%)
組合の有無		598	9.9	53.0	12.7	15.2	9.2
全体	労働組合がある	445	9.9	56.0	13.3	11.9	9.0
	労働組合はない	153	9.8	44.4	11.1	24.8	9.8

(休息期間と企業規模 (車両数))

休息期間と企業規模 (車両数) についてクロス集計したところ、「51台以上」が、休息期間を「8時間以上9時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 129 休息期間と企業規模 (車両数) のクロス集計

		休息期間					
		全体 (N数)	8時間未満 (%)	8時間以上9時間未満 (%)	9時間以上10時間未満 (%)	10時間以上 (%)	無回答 (%)
企業規模 (車両数)		509	9.6	54.8	12.4	14.1	9.0
全体	20台以下	67	10.4	31.3	10.4	28.4	19.4
	21~50台	165	8.5	52.1	14.5	18.2	6.7
	51台以上	277	10.1	62.1	11.6	8.3	7.9

(休息期間と地域)

休息期間と地域についてクロス集計したところ、「都市圏以外・50台以下」が、休息期間を「8時間以上9時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 130 休息期間と地域のクロス集計

		休息期間					無回答 (%)
		全体 (N数)	8時間未満 (%)	8時間以上9時間 未満 (%)	9時間以上10時 間未満 (%)	10時間以上 (%)	
地域・車両数		305	9.5	55.1	11.1	15.7	8.5
全体	都市圏・51台以上	123	8.1	72.4	8.9	6.5	4.1
	都市圏以外・50台以下	182	10.4	43.4	12.6	22.0	11.5

(休息期間と年収)

休息期間と年収についてクロス集計したところ、「400万円以上600万円未満」が、休息期間を「8時間以上9時間未満」と回答した割合が高かった。

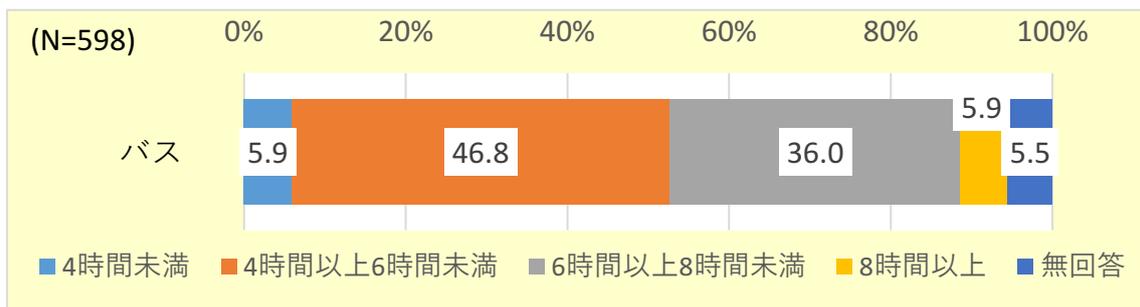
図表 131 休息期間と地域のクロス集計

		全体	休息期間				無回答
		全体	8時間未満	8時間以上9時間 未満	9時間以上10時 間未満	10時間以上	
年収		596	9.9	53.2	12.8	14.9	9.2
全体	400万円未満	254	13.0	39.4	14.2	18.9	14.6
	400万円以上600万円未満	276	8.0	62.3	11.2	12.7	5.8
	600万円以上	66	6.1	68.2	13.6	9.1	3.0

(睡眠時間)

自動車運転者に対して、睡眠時間を尋ねたところ、「4時間以上6時間未満」との回答が最も多く46.8%、次いで「6時間以上8時間未満」が36.0%、「4時間未満」及び「8時間以上」が5.9%であった。

図表 132 睡眠時間



(睡眠時間と休息期間)

睡眠時間と休息期間についてクロス集計したところ、休息期間が長いほど、睡眠時間が長い傾向が見られた。

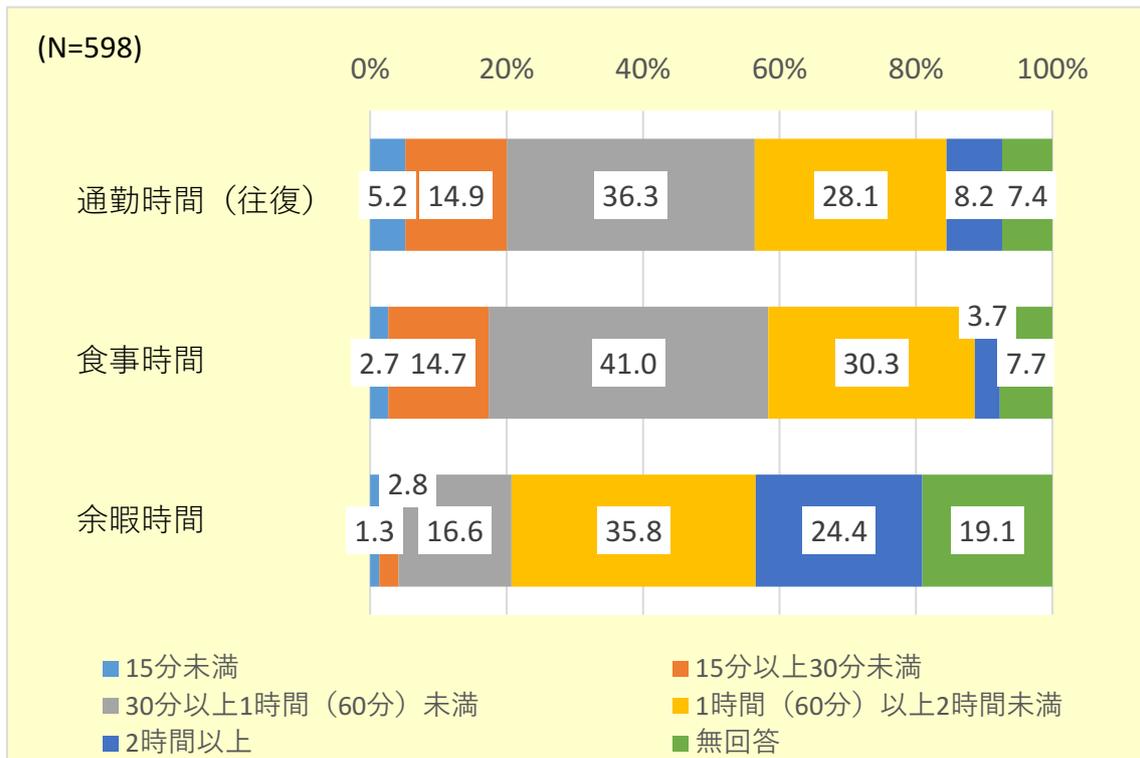
図表 133 睡眠時間と休息期間のクロス集計

		睡眠時間					
		全体 (N数)	4時間未満 (%)	4時間以上6時間未満 (%)	6時間以上8時間未満 (%)	8時間以上 (%)	無回答 (%)
休息期間		543	5.9	49.9	37.2	5.7	1.3
全体	8時間未満	59	32.2	50.8	8.5	-	8.5
	8時間以上9時間未満	317	3.5	64.4	30.9	1.3	-
	9時間以上10時間未満	76	1.3	35.5	57.9	5.3	-
	10時間以上	91	1.1	11.0	60.4	25.3	2.2

(睡眠時間を除く休息期間)

睡眠を除く休息期間の内訳は以下の通りであった

図表 134 睡眠を除く休息期間の内訳



## (5) 1ヶ月の拘束時間

### ハイヤー・タクシー

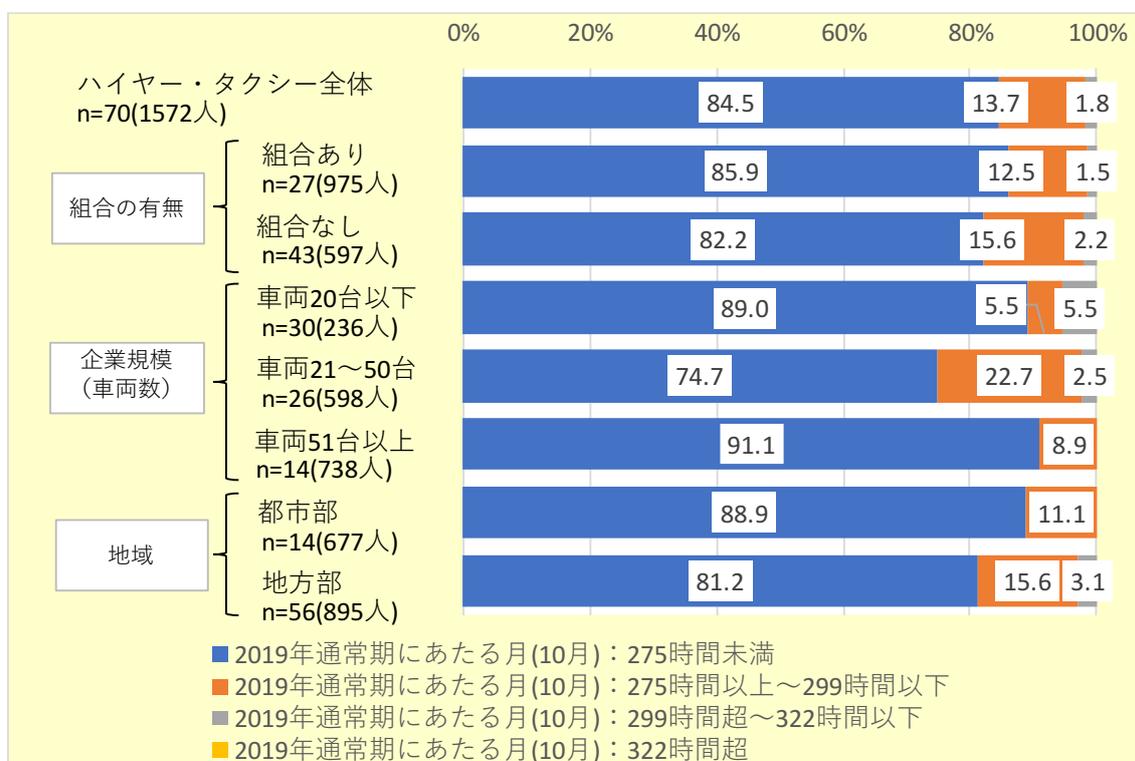
#### ア) 事業者

##### (日勤勤務者の1ヶ月の拘束時間)

日勤勤務者の1ヶ月の拘束時間については299時間が限度と定められているが、通常期における1ヶ月の拘束時間別の日勤勤務の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「275時間未満」の自動車運転者の割合が84.5%と最も高く、次いで「275時間以上～299時間以下」が13.7%、「299時間超～322時間以下」が1.8%であった。

企業規模(車両数)に関しては、「車両21～50台」の事業者はその他に比べて1ヶ月の拘束時間が長い傾向が見られた。

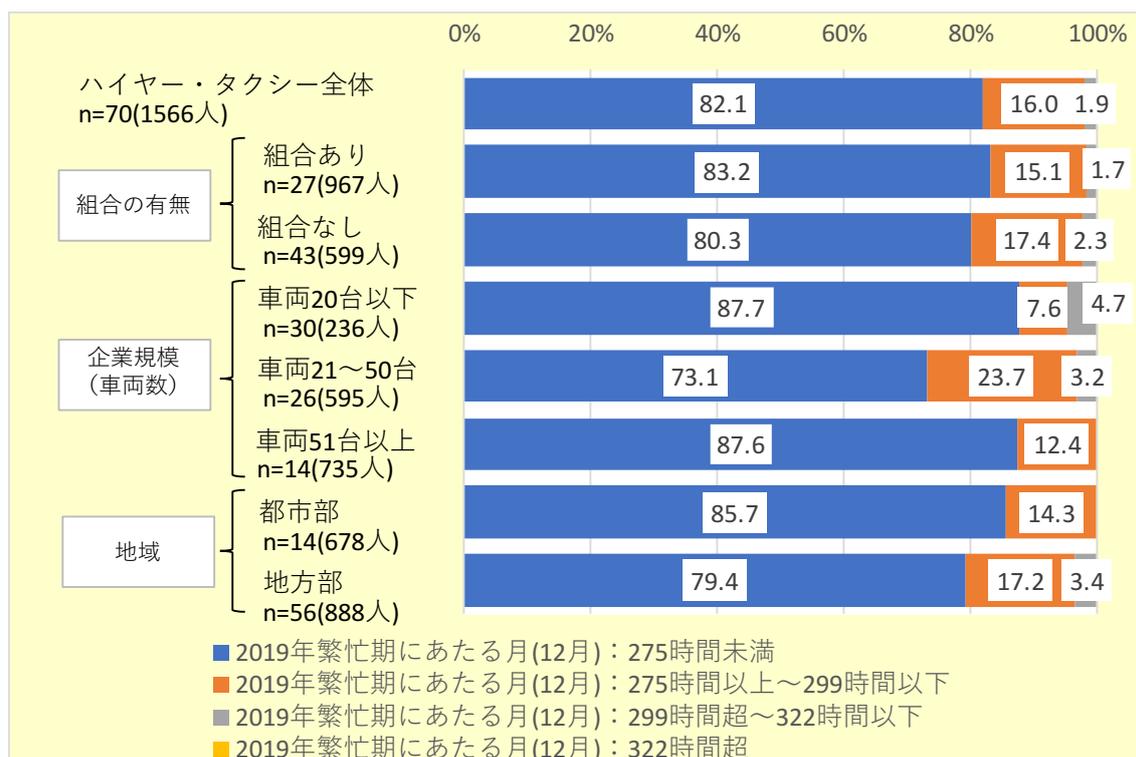
図表 135 1ヶ月の拘束時間別の自動車運転者数・日勤勤務者(通常期)



日勤勤務者に関して、繁忙期における1ヶ月の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「275時間未満」の自動車運転者の割合が82.1%と最も高く、次いで「275時間以上～299時間以下」が16.0%、「299時間超～322時間以下」が1.9%であった。

企業規模（車両数）に関しては、「車両21～50台」の事業者はその他に比べて1ヶ月の拘束時間が長い傾向が見られた。

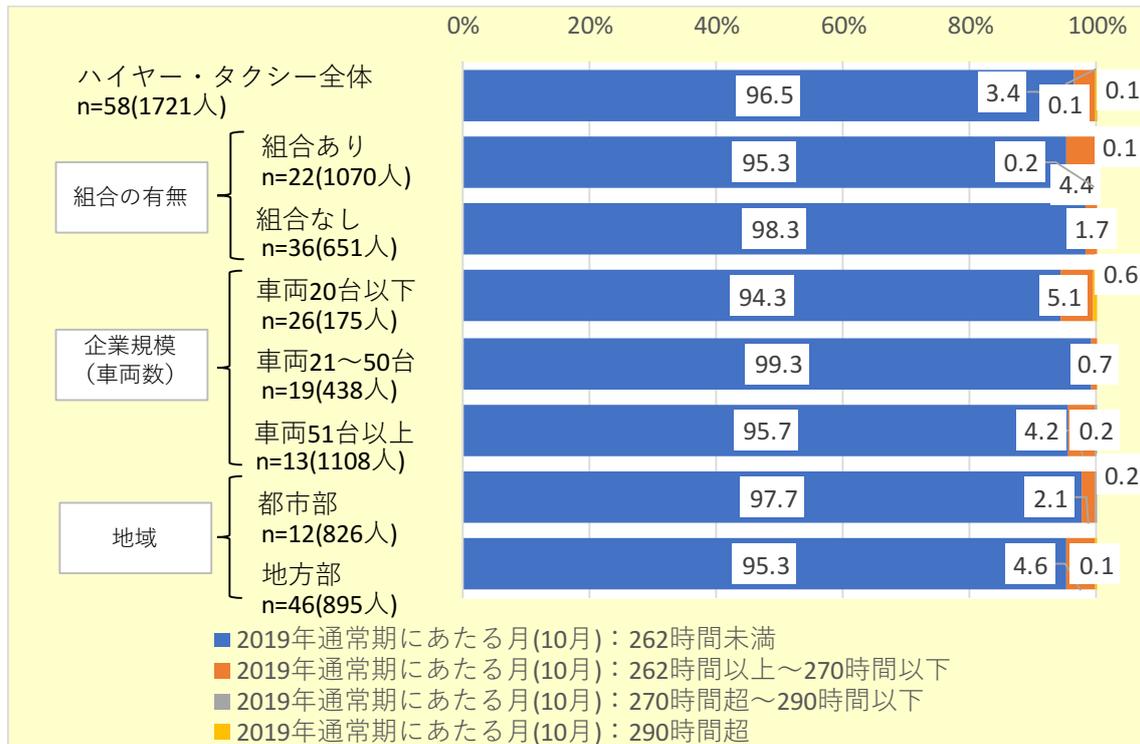
図表 136 1ヶ月の拘束時間別の自動車運転者数・日勤勤務者（繁忙期）



(隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間)

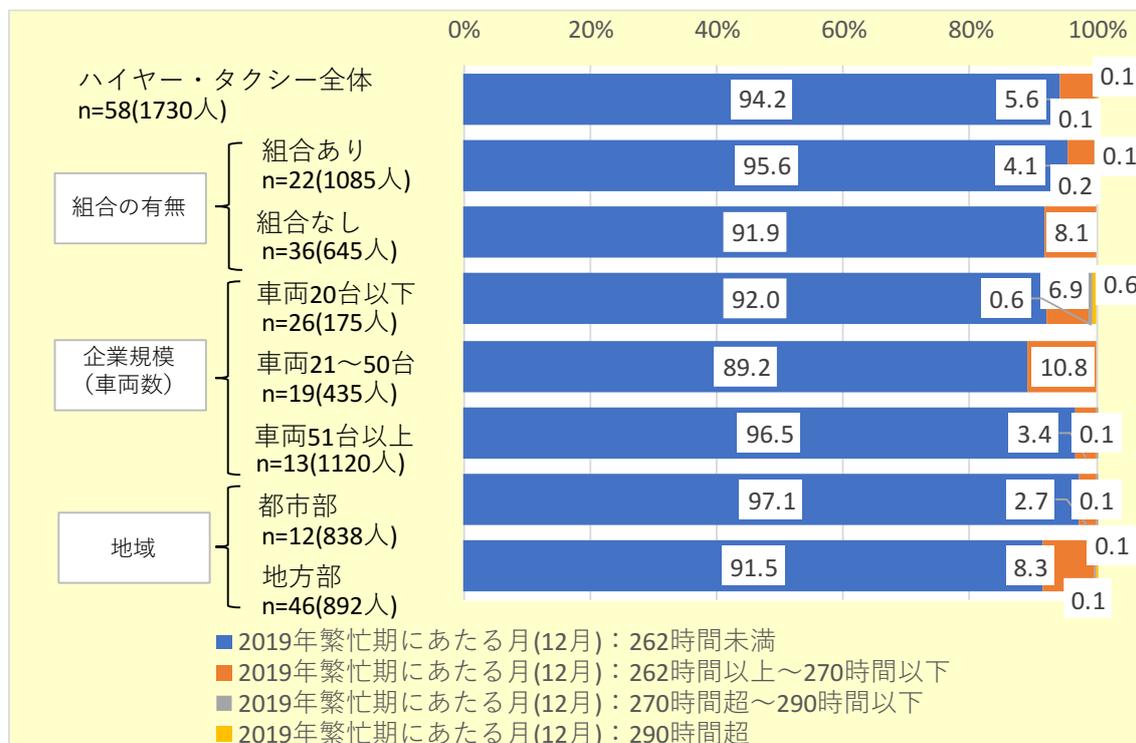
隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間については262時間が限度と定められているが、通常期における1ヶ月の拘束時間別の隔日勤務の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「262時間未満」の自動車運転者の割合が96.5%と最も高く、次いで「262時間以上～270時間以下」が3.4%、「270時間超～290時間以下」が0.1%であった。

図表 137 1ヶ月の拘束時間別の自動車運転者数・隔日勤務者（通常期）



隔日勤務者に関して、繁忙期における1ヶ月の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「262時間未満」の自動車運転者の割合が94.2%と最も多く、次いで「262時間以上～270時間以下」が5.6%、「270時間超～290時間以下」が0.1%であった。

図表 138 1ヶ月の拘束時間別の自動車運転者数・隔日勤務者（繁忙期）

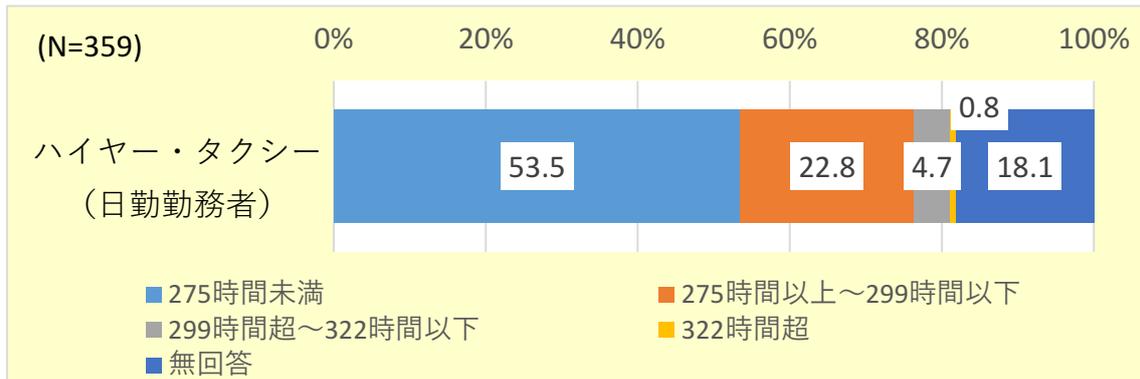


イ) 自動車運転者

(1ヶ月の拘束時間)

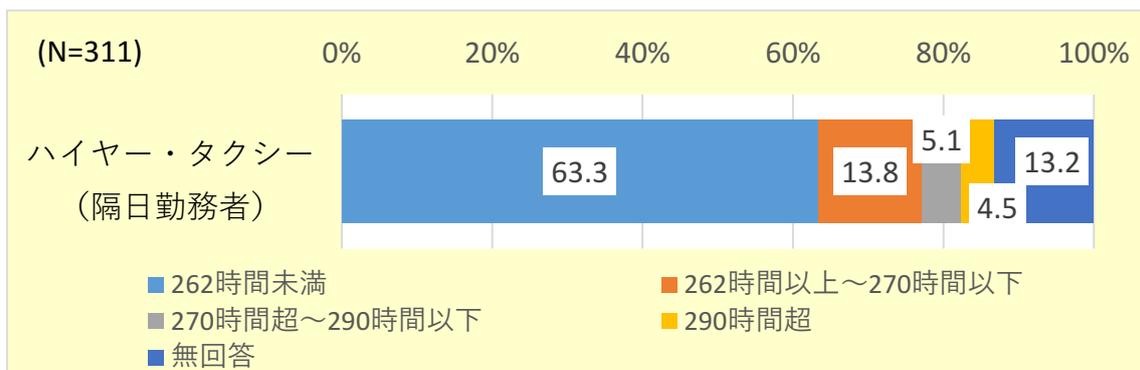
日勤勤務者の1ヶ月の拘束時間については299時間が限度と定められているが、日勤勤務の自動車運転者に対して、最も長かった1ヶ月の拘束時間を尋ねたところ、「275時間未満」との回答が最も多く53.5%、次いで「275時間以上～299時間以下」が22.8%、「299時間超～322時間以下」が4.7%、「322時間超」が0.8%であった。

図表 139 最も長かった1ヶ月の拘束時間・日勤勤務者



隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間については262時間が限度と定められているが、隔日勤務者は「262時間未満」との回答が最も多く63.3%、次いで「262時間以上～270時間以下」が13.8%、「270時間超～290時間以下」が5.1%、「290時間超」が4.5%であった。

図表 140 最も長かった1ヶ月の拘束時間・隔日勤務者



(1ヶ月の拘束時間と組合の有無)

最も長かった1ヶ月の拘束時間と組合の有無についてクロス集計したところ、日勤勤務者では、「労働組合がない」が、1ヶ月の拘束時間を「275時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 141 最も長かった1ヶ月の拘束時間と組合の有無のクロス集計（日勤勤務者）

		1ヶ月の拘束時間(日勤)					無回答
		全体	275時間未満	275時間以上～299時間以下	299時間超～322時間以下	322時間超	
		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
組合の有無		357	53.8	23.0	4.8	0.8	17.6
全体	労働組合がある	149	50.3	20.8	6.0	2.0	20.8
	労働組合はない	208	56.3	24.5	3.8	-	15.4

また、隔日勤務者では「労働組合がある」が、1ヶ月の拘束時間を「262時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 142 最も長かった1ヶ月の拘束時間と組合の有無のクロス集計（隔日勤務者）

		1ヶ月の拘束時間(隔勤)					無回答
		全体	262時間未満	262時間以上～270時間以下	270時間超～290時間以下	290時間超	
		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
組合の有無		311	63.3	13.8	5.1	4.5	13.2
全体	労働組合がある	161	64.0	11.2	3.7	3.7	17.4
	労働組合はない	150	62.7	16.7	6.7	5.3	8.7

(1ヶ月の拘束時間と企業規模(車両数))

最も長かった1ヶ月の拘束時間と企業規模(車両数)についてクロス集計したところ、日勤勤務者では、「21～50台」が、1ヶ月の拘束時間を「275時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 143 最も長かった1ヶ月の拘束時間と企業規模（車両数）のクロス集計（日勤勤務者）

		1ヶ月の拘束時間(日勤)					無回答
		全体	275時間未満	275時間以上～299時間以下	299時間超～322時間以下	322時間超	
		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
企業規模(車両数)		286	55.6	23.8	2.8	0.3	17.5
全体	20台以下	106	64.2	14.2	4.7	0.9	16.0
	21～50台	121	49.6	27.3	2.5	-	20.7
	51台以上	59	52.5	33.9	-	-	13.6

また、隔日勤務者では、「51台以上」が、1ヶ月の拘束時間を「262時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 144 最も長かった1ヶ月の拘束時間と企業規模（車両数）のクロス集計（隔日勤務者）

		1ヶ月の拘束時間(隔勤)					無回答
		全体	262時間未満	262時間以上～270時間以下	270時間超～290時間以下	290時間超	
		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
企業規模(車両数)		250	66.0	12.8	4.8	4.4	12.0
全体	20台以下	46	60.9	8.7	2.2	10.9	17.4
	21～50台	93	58.1	14.0	8.6	5.4	14.0
	51台以上	111	74.8	13.5	2.7	0.9	8.1

(1ヶ月の拘束時間と地域)

最も長かった1ヶ月の拘束時間と地域についてクロス集計したところ、日勤勤務者では、「地方部」が、1ヶ月の拘束時間を「275時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 145 最も長かった1ヶ月の拘束時間と地域のクロス集計（日勤勤務者）

	1ヶ月の拘束時間(日勤)					
	全体 (N数)	275時間未満 (%)	275時以上～299 時間以下 (%)	299時間超～322 時間以下 (%)	322時間超 (%)	無回答 (%)
地域(都市部、地方部)	286	55.6	23.8	2.8	0.3	17.5
全体	57	57.9	35.1	-	-	7.0
地方部	229	55.0	21.0	3.5	0.4	20.1

また、隔日勤務者では、「地方部」が、1ヶ月の拘束時間を「262時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 146 最も長かった1ヶ月の拘束時間と地域のクロス集計（隔日勤務者）

	1ヶ月の拘束時間(隔勤)					
	全体 (N数)	262時間未満 (%)	262時間以上～ 270時間以下 (%)	270時間超～290 時間以下 (%)	290時間超 (%)	無回答 (%)
地域(都市部、地方部)	250	66.0	12.8	4.8	4.4	12.0
全体	53	66.0	15.1	7.5	1.9	9.4
地方部	197	66.0	12.2	4.1	5.1	12.7

(1ヶ月の拘束時間と年収)

最も長かった1ヶ月の拘束時間と年収についてクロス集計したところ、日勤勤務者では、「400万円未満」が、1ヶ月の拘束時間を「275時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 147 最も長かった1ヶ月の拘束時間と年収のクロス集計（日勤勤務者）

	1ヶ月の拘束時間(日勤)						
	全体 (N数)	275時間未満 (%)	275時以上～299 時間以下 (%)	299時間超～322 時間以下 (%)	322時間超 (%)	無回答 (%)	
年収	356	53.9	23.0	4.8	0.8	17.4	
全体	400万円未満	305	57.7	19.3	4.6	0.7	17.7
	400万円以上600万円未満	45	33.3	40.0	6.7	2.2	17.8
	600万円以上	6	16.7	83.3	-	-	-

また、隔日勤務者では、「400万円未満」が、1ヶ月の拘束時間を「262時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 148 最も長かった1ヶ月の拘束時間と年収のクロス集計（隔日勤務者）

	1ヶ月の拘束時間(隔勤)						
	全体 (N数)	262時間未満 (%)	262時間以上～ 270時間以下 (%)	270時間超～290 時間以下 (%)	290時間超 (%)	無回答 (%)	
年収	311	63.3	13.8	5.1	4.5	13.2	
全体	400万円未満	248	64.9	10.5	4.4	16.1	
	400万円以上600万円未満	54	57.4	24.1	9.3	7.4	1.9
	600万円以上	9	55.6	44.4	-	-	-

# トラック

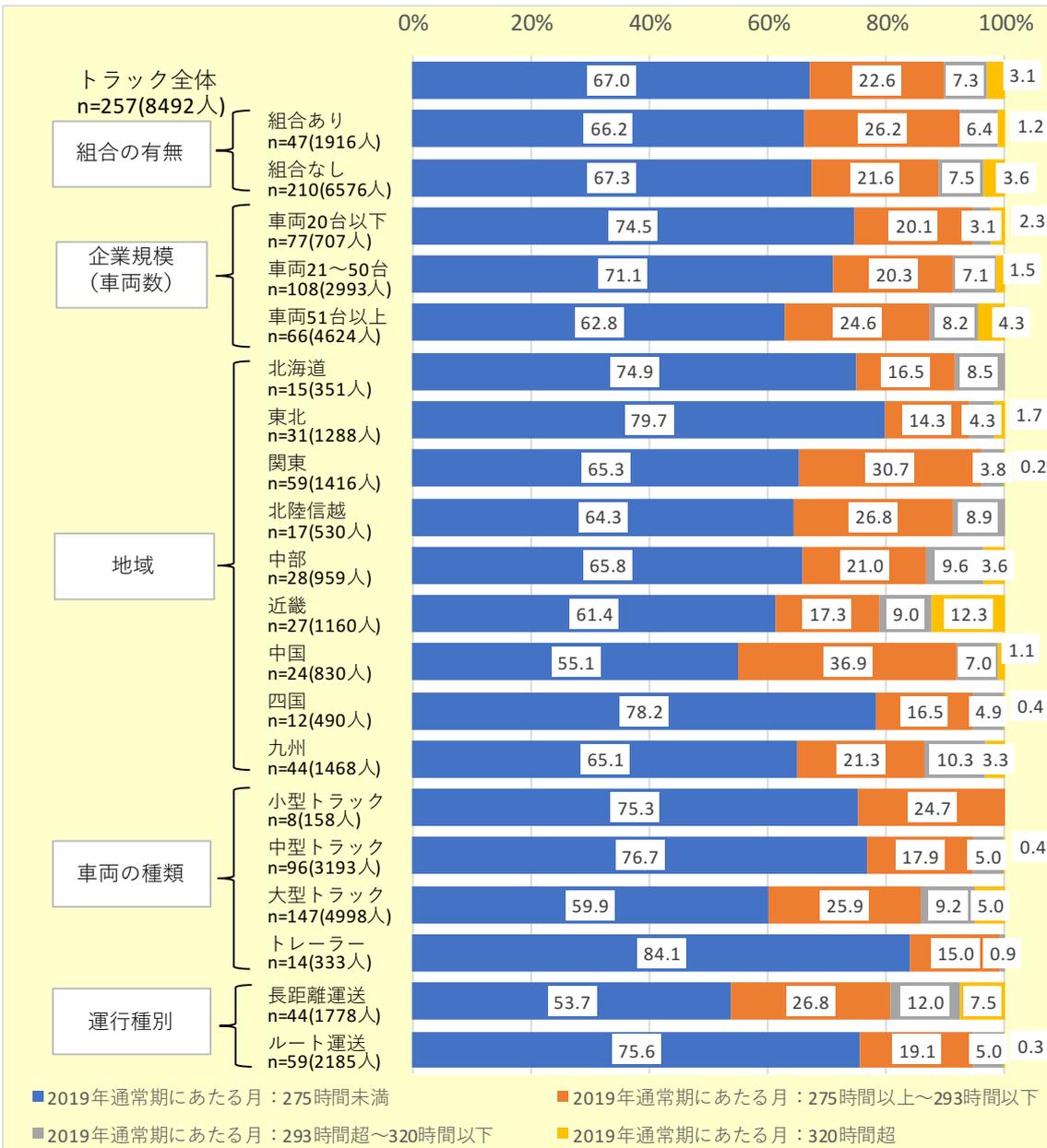
## ア) 事業者

### (1ヶ月の拘束時間)

1ヶ月の拘束時間については原則293時間が限度と定められているが、通常期における、トラック全体の1ヶ月の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、「275時間未満」の自動車運転者の割合が67.0%と最も高く、次いで「275時間以上～293時間以下」が22.6%、「293時間超～320時間以下」が7.3%であった。

また、車両の種類に関しては、「大型トラック」の事業者はその他に比べて1ヶ月の拘束時間が長い傾向が見られた。運行種別に関しては、「長距離運送」の事業者は「ルート運送」の事業者に比べて1ヶ月の拘束時間が長い傾向が見られた。

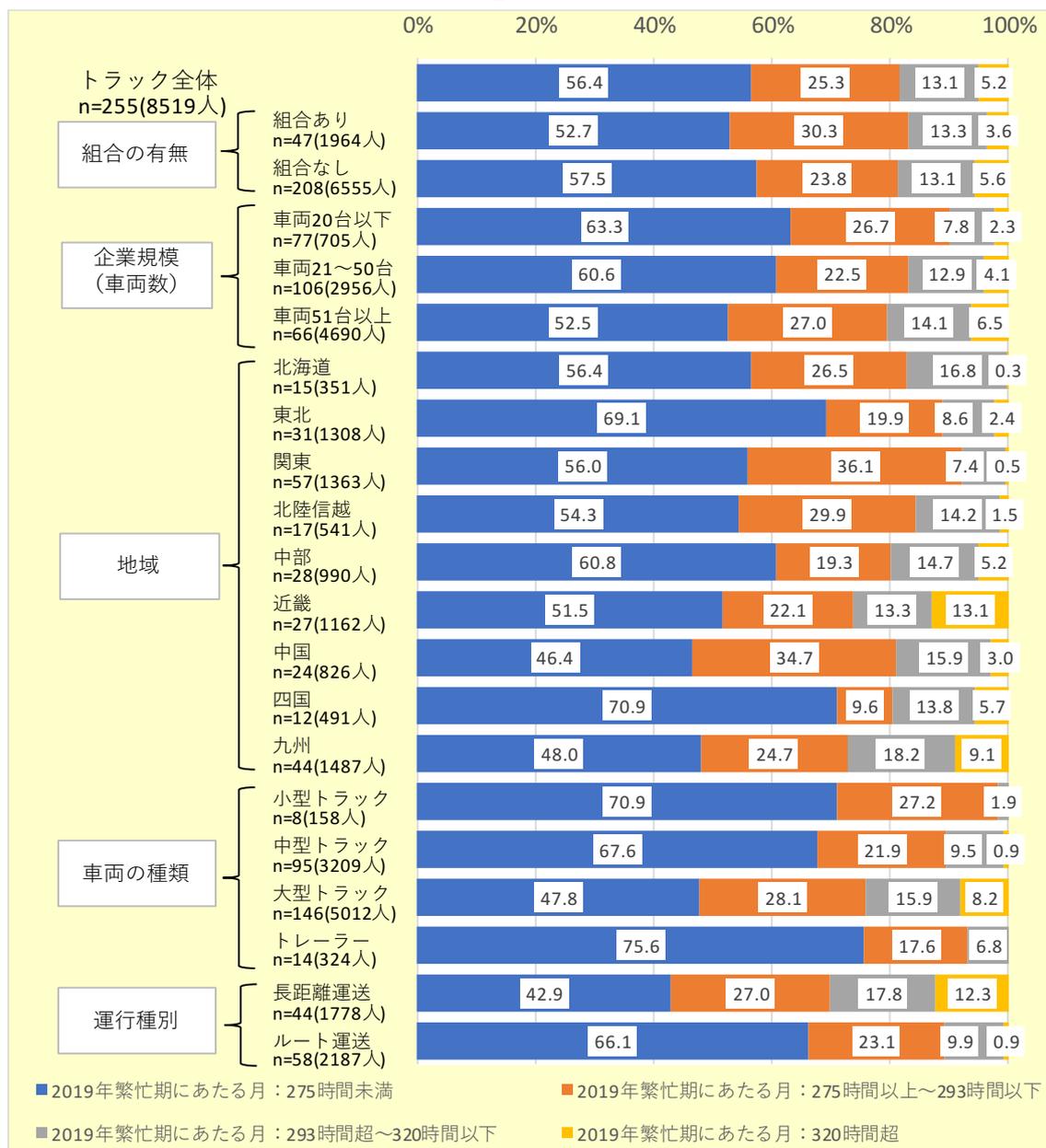
図表 149 1ヶ月の拘束時間別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、トラック全体の1ヶ月の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、「275時間未満」の自動車運転者の割合が56.4%と最も高く、次いで「275時間以上～293時間以下」が25.3%、「293時間超～320時間以下」が13.1%であった。

また車両の種類に関しては、「大型トラック」の事業者はその他に比べて1ヶ月の拘束時間が長い傾向が見られた。運行種別に関しては、「長距離運送」の事業者は「ルート運送」の事業者に比べて1ヶ月の拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 150 1ヶ月の拘束時間別の自動車運転者数（繁忙期）



## イ) 自動車運転者

### (1ヶ月の拘束時間)

1ヶ月の拘束時間については原則 293 時間が限度と定められているが、自動車運転者に対して、最も長かった1ヶ月の拘束時間を尋ねたところ、「275 時間未満」との回答が最も多く 42.6%、次いで「293 時間超～320 時間以下」が 13.8%、「275 時間以上～293 時間以下」が 13.7%、「320 時間超」が 7.6%であった。

図表 151 最も長かった1ヶ月の拘束時間



### (1ヶ月の拘束時間と組合の有無)

最も長かった1ヶ月の拘束時間と組合の有無についてクロス集計したところ、「労働組合はない」が、1ヶ月の拘束時間を「275 時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 152 最も長かった1ヶ月の拘束時間と組合の有無のクロス集計

		1ヶ月の拘束時間					
		全体 (N数)	275時間未満 (%)	275時間以上～ 293時間以下 (%)	293時間超～320 時間以下 (%)	320時間超 (%)	無回答 (%)
組合の有無		1159	42.7	13.9	14.0	7.7	21.7
全体	労働組合がある	250	46.0	13.2	9.2	5.2	26.4
	労働組合はない	909	41.8	14.1	15.3	8.4	20.5

### (1ヶ月の拘束時間と企業規模(車両数))

最も長かった1ヶ月の拘束時間と企業規模(車両数)についてクロス集計したところ、「21～50 台」が、1ヶ月の拘束時間を「275 時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 153 最も長かった1ヶ月の拘束時間と企業規模(車両数)のクロス集計

		1ヶ月の拘束時間					
		全体 (N数)	275時間未満 (%)	275時間以上～ 293時間以下 (%)	293時間超～320 時間以下 (%)	320時間超 (%)	無回答 (%)
企業規模(車両数)		1013	43.0	14.0	13.6	7.5	21.8
全体	20台以下	258	56.2	10.1	7.4	2.7	23.6
	21～50台	468	43.2	14.3	14.7	7.7	20.1
	51台以上	287	31.0	17.1	17.4	11.5	23.0

(1ヶ月の拘束時間と地域)

最も長かった1ヶ月の拘束時間と地域についてクロス集計したところ、「関東」が、1ヶ月の拘束時間を「275時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 154 最も長かった1ヶ月の拘束時間と地域のクロス集計

		1ヶ月の拘束時間					無回答
		全体	275時間未満	275時間以上～293時間以下	293時間超～320時間以下	320時間超	
地域		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
全体		1035	43.2	14.0	13.7	7.3	21.7
	北海道	75	30.7	8.0	28.0	2.7	30.7
	東北	129	43.4	19.4	7.8	7.0	22.5
	関東	203	47.8	12.8	16.7	4.4	18.2
	北陸信越	73	46.6	11.0	15.1	2.7	24.7
	中部	120	48.3	9.2	10.0	10.0	22.5
	近畿	116	41.4	19.0	7.8	9.5	22.4
	中国	80	42.5	23.8	12.5	2.5	18.8
	四国	46	45.7	8.7	13.0	15.2	17.4
	九州	193	39.4	12.4	15.0	11.4	21.8

(1ヶ月の拘束時間と年齢)

最も長かった1ヶ月の拘束時間と年齢についてクロス集計したところ、「40歳以上50歳未満」が、1ヶ月の拘束時間を「275時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 155 最も長かった1ヶ月の拘束時間と年齢のクロス集計

		1ヶ月の拘束時間					無回答
		全体	275時間未満	275時間以上～293時間以下	293時間超～320時間以下	320時間超	
年齢		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
全体		1164	42.4	13.7	13.9	7.6	22.3
	40歳未満	229	42.4	12.2	14.8	7.9	22.7
	40歳以上50歳未満	410	41.7	14.1	14.1	7.1	22.9
	50歳以上60歳未満	378	41.5	14.0	15.3	7.1	22.0
	60歳以上	147	46.9	14.3	8.2	10.2	20.4

(1ヶ月の拘束時間と年収)

最も長かった1ヶ月の拘束時間と年収についてクロス集計したところ、「400万円以上600万円未満」が、1ヶ月の拘束時間を「275時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 156 最も長かった1ヶ月の拘束時間と年収のクロス集計

		1ヶ月の拘束時間					無回答
		全体	275時間未満	275時間以上～293時間以下	293時間超～320時間以下	320時間超	
年収		(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
全体		1164	42.7	13.8	13.9	7.6	21.9
	400万円未満	526	47.9	13.3	10.1	6.1	22.6
	400万円以上600万円未満	597	39.0	14.1	17.1	8.5	21.3
	600万円以上	41	29.3	17.1	17.1	14.6	22.0

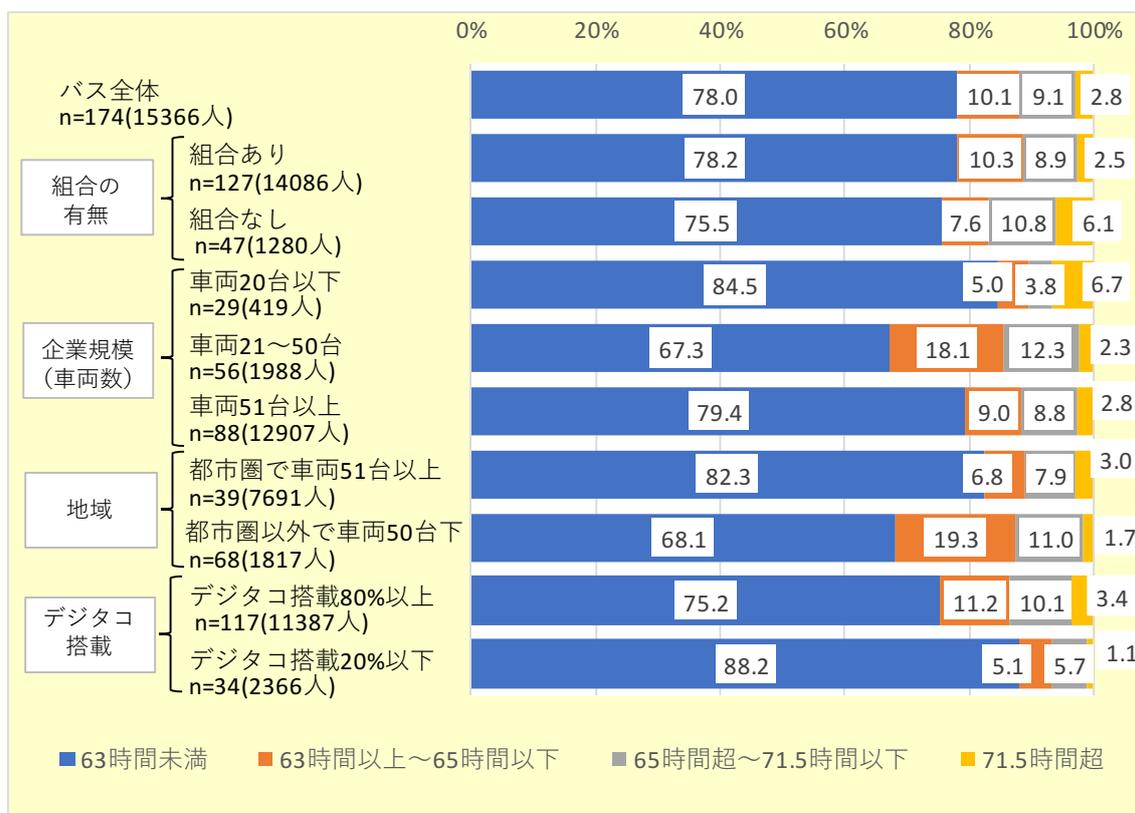
ア) 事業者

(4週間を平均した1週間当たりの拘束時間)

4週間を平均した1週間当たりの拘束時間については原則65時間が限度と定められているが、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、バス全体では「63時間未満」の自動車運転者の割合が78.0%と最も高く、次いで「63時間以上～65時間以下」が10.1%、「65時間超～71.5時間以下」が9.1%であった。

「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が長い傾向が見られた。

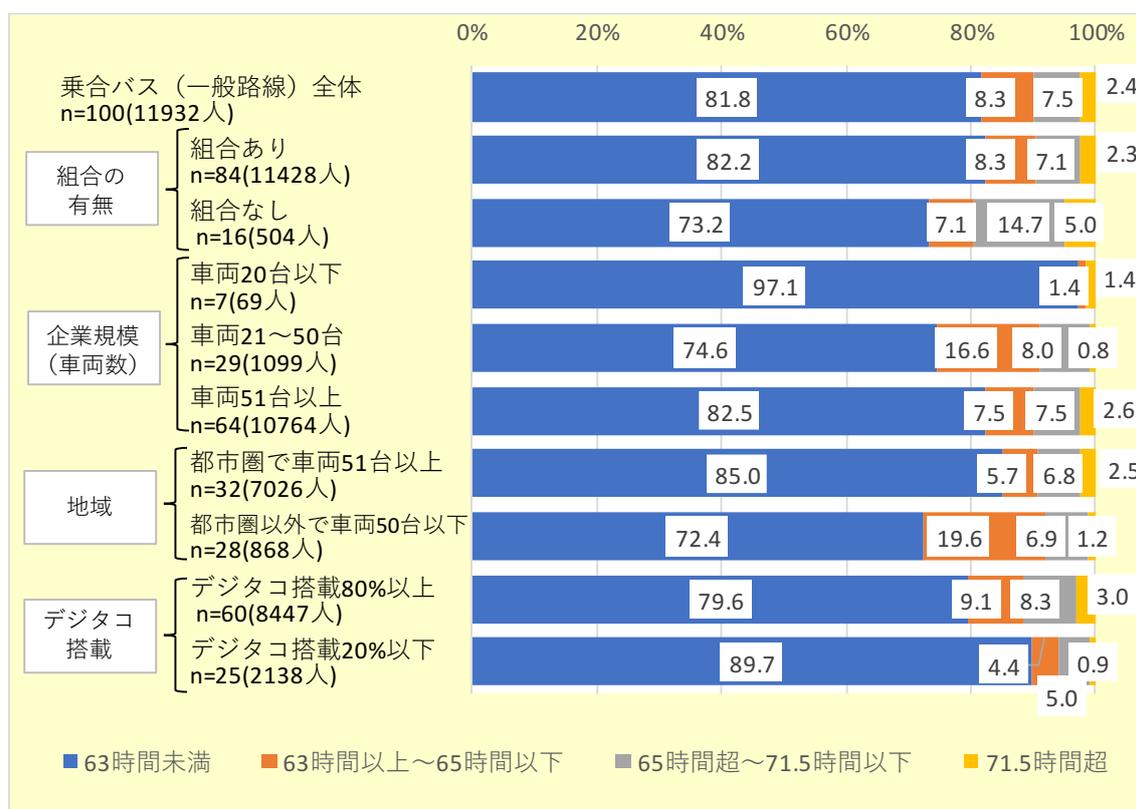
図表 157 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数・バス全体



乗合バス（一般路線）に関して、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（一般路線）全体では「63時間未満」の自動車運転者の割合が81.8%と最も高く、次いで「63時間以上～65時間以下」が8.3%、「65時間超～71.5時間以下」が7.5%、「71.5時間超」が2.4%であった。

地域に関しては、「都市圏以外で車両50台以下」の事業者は、「都市圏で車両51台以上」に比べて4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が長い傾向が見られた。さらに、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が長い傾向が見られた。

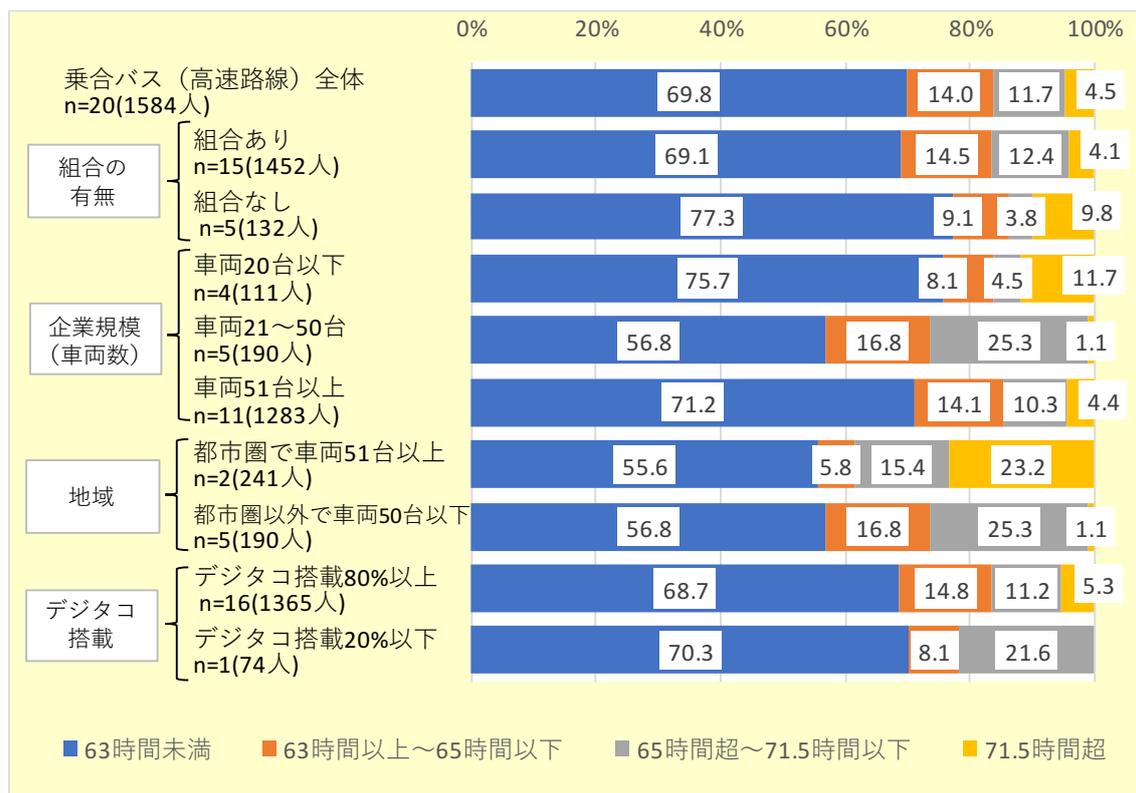
図表 158 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



乗合バス（高速路線）全体に関して、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（高速路線）全体では「63時間未満」の自動車運転者の割合が69.8%と最も高く、次いで「63時間以上～65時間以下」が14.0%、「65時間超～71.5時間以下」が11.7%、「71.5時間超」が4.5%であった。

また企業規模（車両数）に関しては、「車両21～50台」の事業者はその他に比べて4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が長い傾向が見られた。

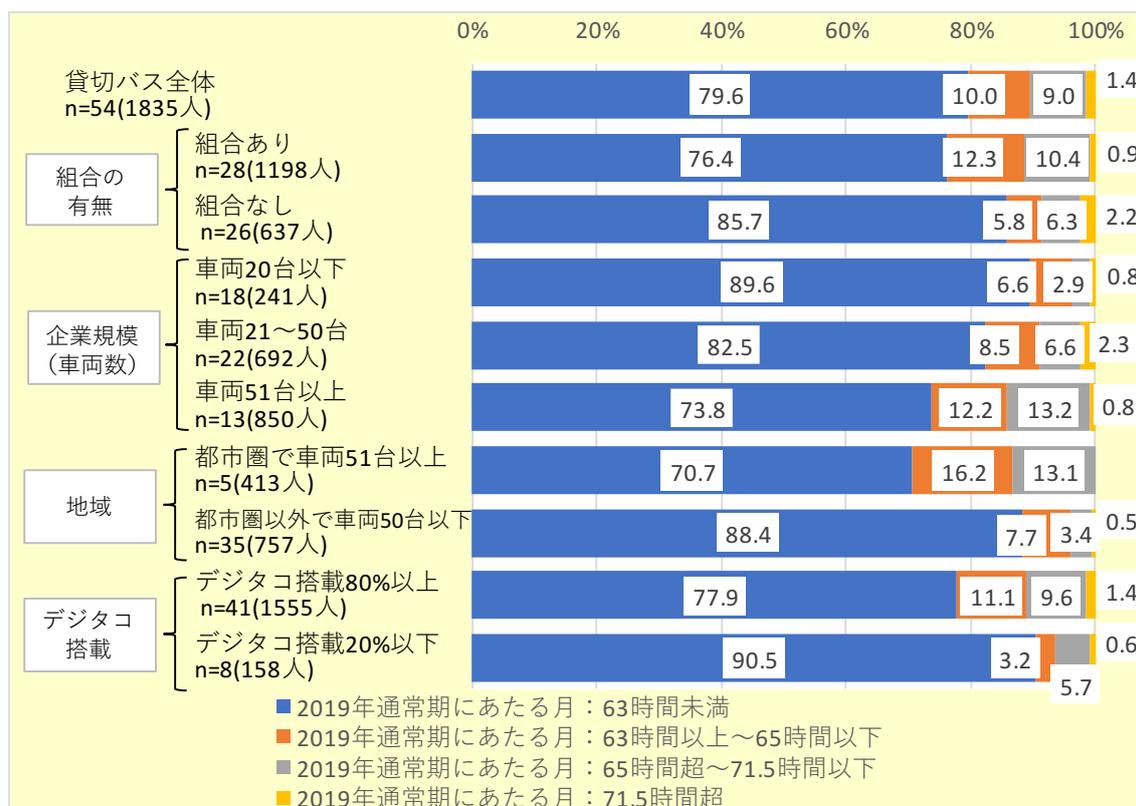
図表 159 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



貸切バスに関して、通常期における、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では「63時間未満」の自動車運転者の割合が79.6%と最も高く、次いで「63時間以上～65時間以下」が10.0%、「65時間超～71.5時間以下」が9.0%であった。

また企業規模（車両数）に関しては、規模が大きくなるにつれ4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が長い傾向が見られた。さらに、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が長い傾向が見られた。

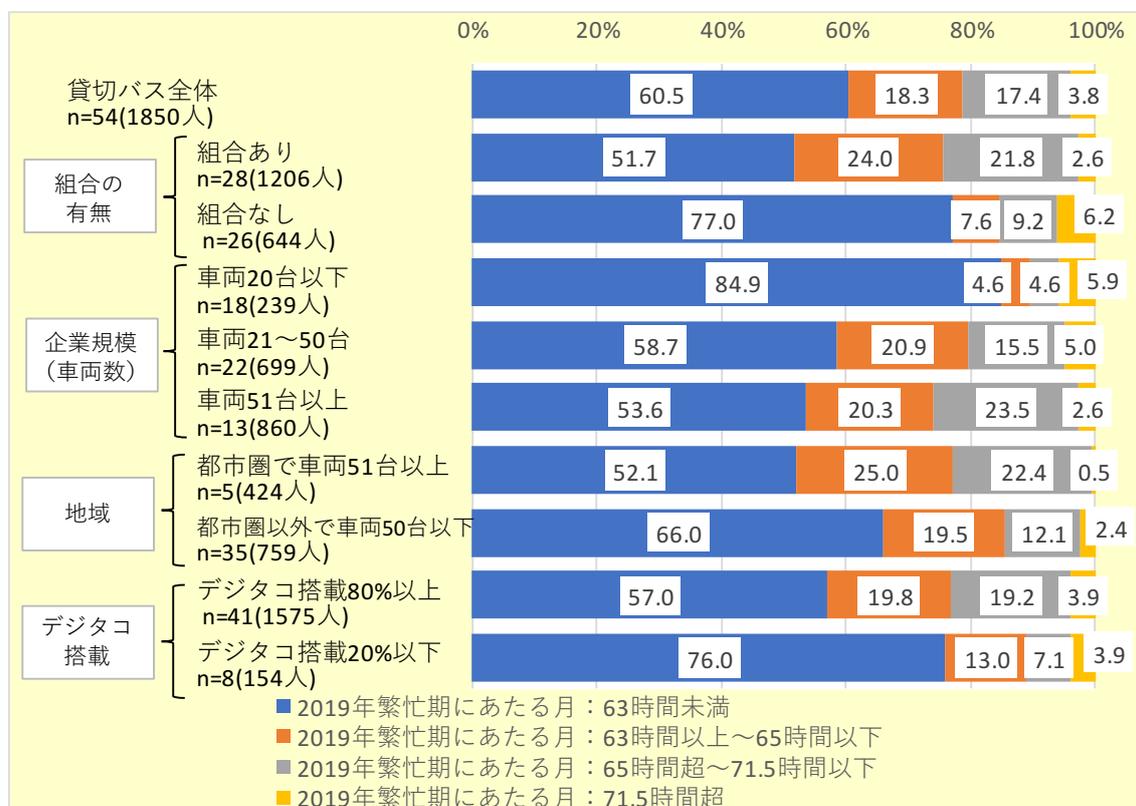
図表 160 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数・貸切バス（通常期）



貸切バスに関して、繁忙期における、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では「63時間未満」の自動車運転者の割合が60.5%と最も高く、次いで「63時間以上～65時間以下」が18.3%、「65時間超～71.5時間以下」が17.4%であった。

また企業規模（車両数）に関しては、規模が大きくなるにつれ4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が長い傾向が見られた。さらに、地域に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は、「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が長い傾向が見られた。また、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 161 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数・貸切バス（繁忙期）

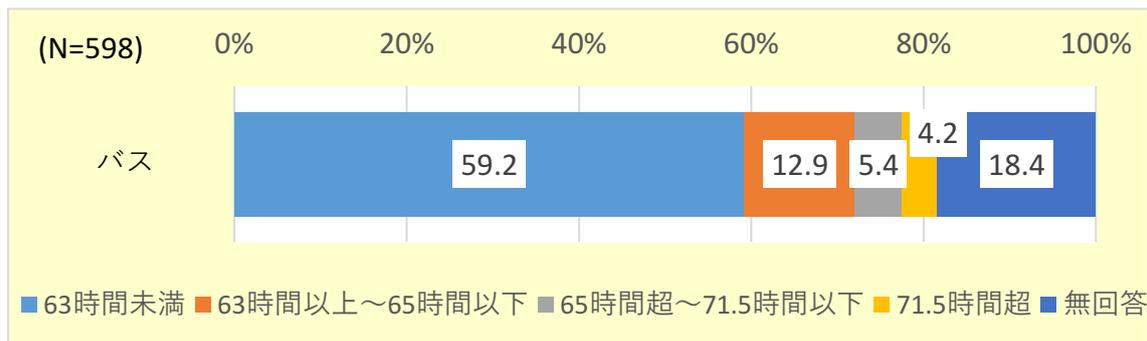


## イ) 自動車運転者

### (4週間を平均した1週間当たりの拘束時間)

4週間を平均した1週間当たりの拘束時間については原則65時間が限度と定められているが、自動車運転者に対して、最も長かった4週間を平均した1週間の拘束時間を尋ねたところ、「63時間未満」との回答が最も多く59.2%、次いで「63時間以上～65時間以下」が12.9%、「65時間超～71.5時間以下」が5.4%、「71.5時間超」が4.2%であった。

図表 162 最も長かった4週間を平均した1週間の拘束時間



### (4週間を平均した1週間当たりの拘束時間と組合の有無)

最も長かった4週間を平均した1週間の拘束時間と組合の有無についてクロス集計したところ、「労働組合がある」が、最も長かった4週間を平均した1週間の拘束時間を「63時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 163 最も長かった4週間を平均した1週間の拘束時間と組合の有無のクロス集計

		4週間を平均した1週間当たりの拘束時間					
		全体 (N数)	63時間未満 (%)	63時間以上～65時間以下 (%)	65時間超～71.5時間以下 (%)	71.5時間超 (%)	無回答 (%)
組合の有無		598	59.2	12.9	5.4	4.2	18.4
全体	労働組合がある	445	57.5	12.6	6.7	3.4	19.8
	労働組合はない	153	64.1	13.7	1.3	6.5	14.4

(4週間を平均した1週間当たりの拘束時間と企業規模(車両数))

最も長かった4週間を平均した1週間の拘束時間と企業規模(車両数)についてクロス集計したところ、「51台以上」が、4週間を平均した1週間の拘束時間を「63時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 164 最も長かった4週間を平均した1週間の拘束時間と企業規模(車両数)のクロス集計

	4週間を平均した1週間当たりの拘束時間					
	全体 (N数)	63時間未満 (%)	63時間以上～65時間以下 (%)	65時間超～71.5時間以下 (%)	71.5時間超 (%)	無回答 (%)
企業規模(車両数)	509	58.7	13.9	5.5	3.9	17.9
全体						
20台以下	67	68.7	7.5	3.0	3.0	17.9
21～50台	165	61.2	14.5	6.1	4.8	13.3
51台以上	277	54.9	15.2	5.8	3.6	20.6

(4週間を平均した1週間当たりの拘束時間と地域)

最も長かった4週間を平均した1週間の拘束時間と地域についてクロス集計したところ、「都市圏以外・50台以下」が、最も長かった4週間を平均した1週間の拘束時間を「63時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 165 最も長かった4週間を平均した1週間の拘束時間と地域のクロス集計

	4週間を平均した1週間当たりの拘束時間					
	全体 (N数)	63時間未満 (%)	63時間以上～65時間以下 (%)	65時間超～71.5時間以下 (%)	71.5時間超 (%)	無回答 (%)
地域・車両数	305	60.7	15.7	5.6	4.6	13.4
全体						
都市圏・51台以上	123	57.7	21.1	4.9	5.7	10.6
都市圏以外・50台以下	182	62.6	12.1	6.0	3.8	15.4

(4週間を平均した1週間当たりの拘束時間と年収)

最も長かった4週間を平均した1週間の拘束時間と年収についてクロス集計したところ、「400万円以上600万円未満」が、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間を「63時間未満」と回答した割合が高かった。

図表 166 最も長かった4週間を平均した1週間の拘束時間と年収のクロス集計

	4週間を平均した1週間当たりの拘束時間					
	全体 (N数)	63時間未満 (%)	63時間以上～65時間以下 (%)	65時間超～71.5時間以下 (%)	71.5時間超 (%)	無回答 (%)
年収	596	59.1	12.9	5.4	4.2	18.5
全体						
400万円未満	254	59.8	6.3	3.9	3.5	26.4
400万円以上600万円未満	276	58.0	16.3	7.6	4.0	14.1
600万円以上	66	60.6	24.2	1.5	7.6	6.1

## (6) 1年間の拘束時間

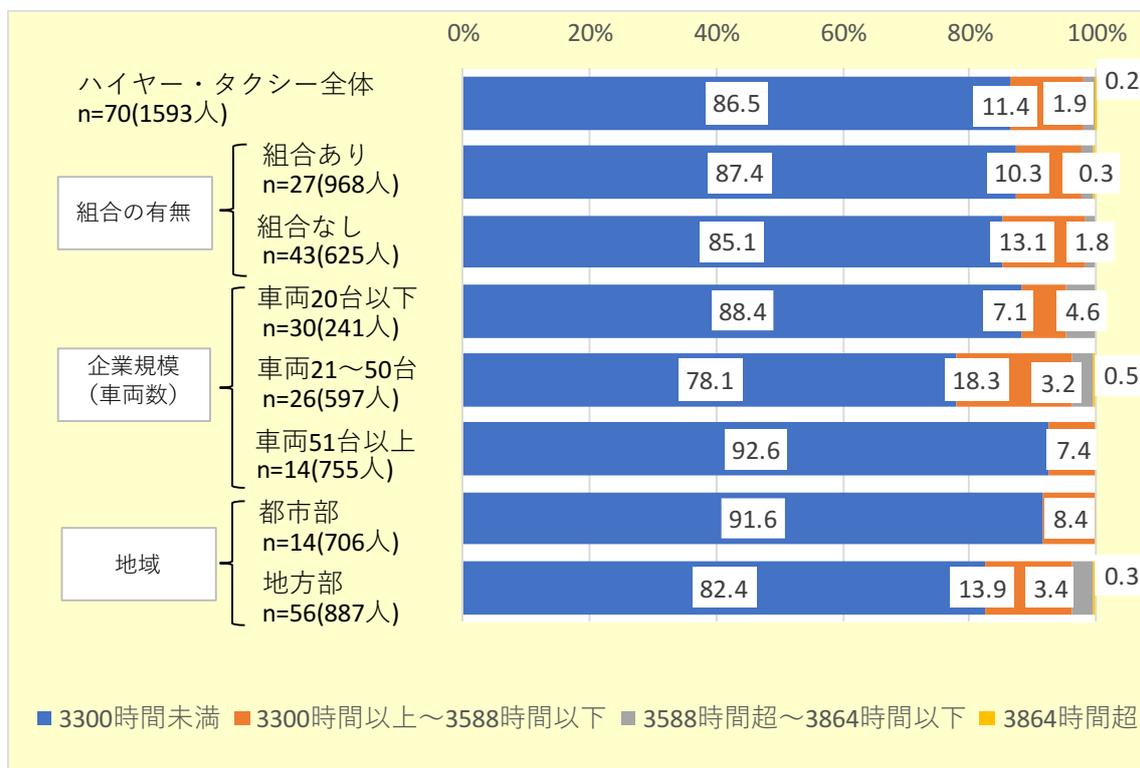
### ハイヤー・タクシー

#### ア) 事業者

##### (日勤勤務者の1年間の拘束時間)

日勤勤務者に関して、ハイヤー・タクシー全体の1年間の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、「3300時間未満」の自動車運転者の割合が86.5%と最も高く、次いで「3300時間以上～3588時間以下」が11.4%、「3588時間超～3864時間以下」が1.9%であった。

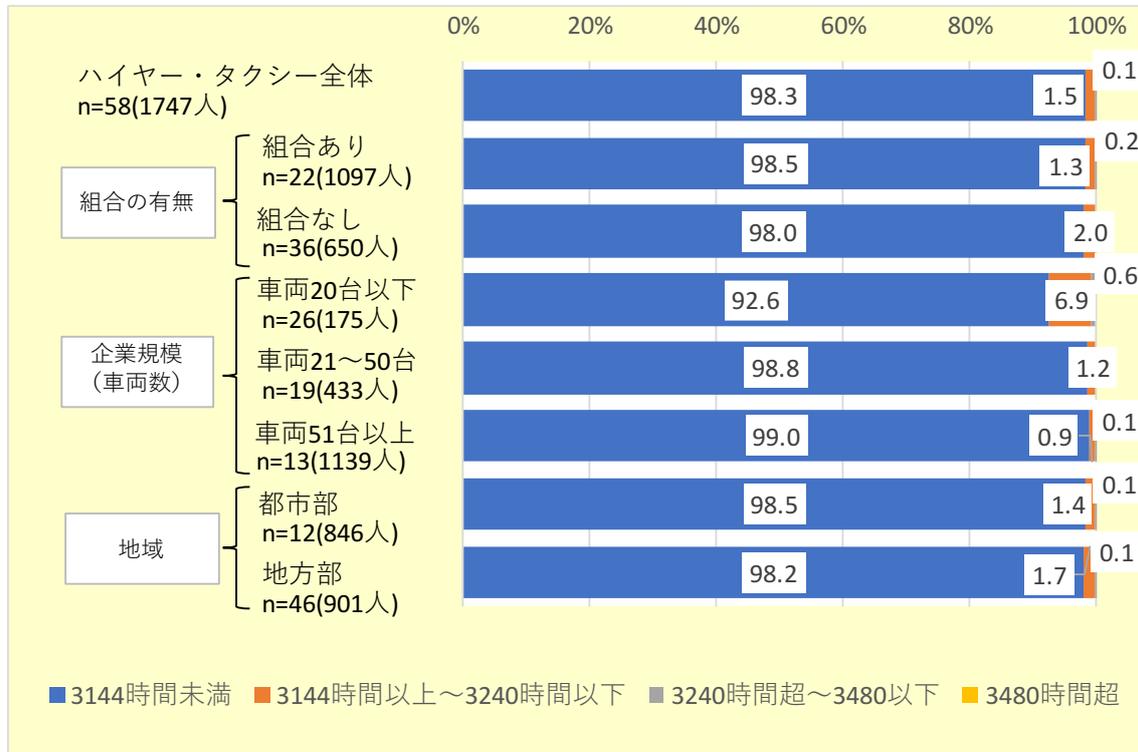
図表 167 1年間の拘束時間別の自動車運転者数（日勤勤務者）



(隔日勤務者の1年間の拘束時間)

隔日勤務者に関して、ハイヤー・タクシー全体の1年間の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、「3144時間未満」の自動車運転者の割合が98.3%と最も高く、次いで「3144時間以上～3240時間以下」が1.5%、「3240時間超～3480時間以下」が0.1%であった。

図表 168 1年間の拘束時間別の自動車運転者数 (隔日勤務者)



# トラック

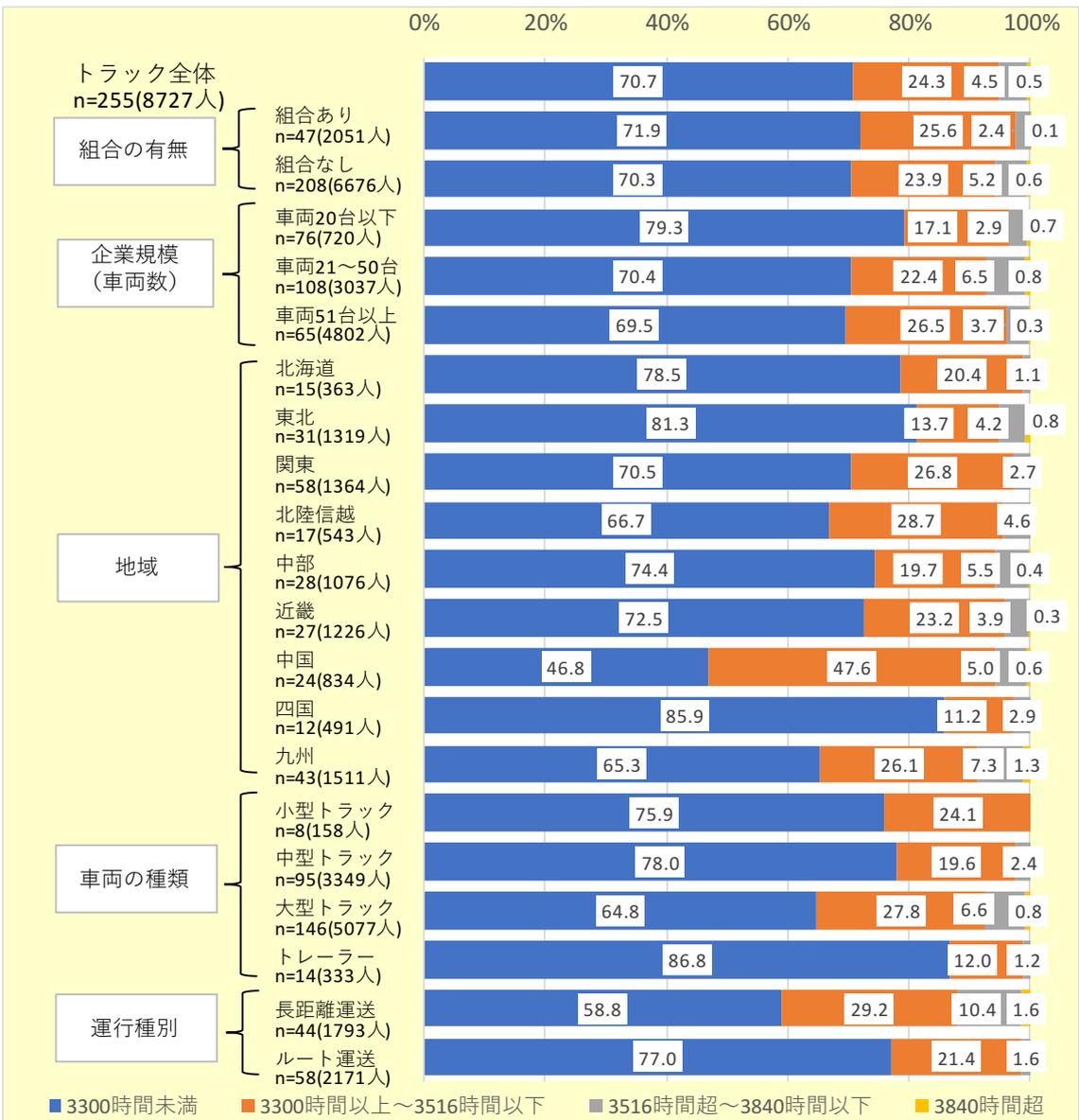
## ア) 事業者

### (1年間の拘束時間)

トラック全体の、1年間の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、「3300時間未満」の自動車運転者の割合が70.7%と最も高く、次いで「3300時間以上～3516時間以下」が24.3%、「3516時間超～3840時間以下」が4.5%であった。

地域に関しては、「中国」地方の事業者はその他に比べて1年間の拘束時間が長い傾向が見られた。さらに、車両の種類に関しては、「大型トラック」の事業者はその他に比べて1年間の拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 169 1年間の拘束時間別の自動車運転者数



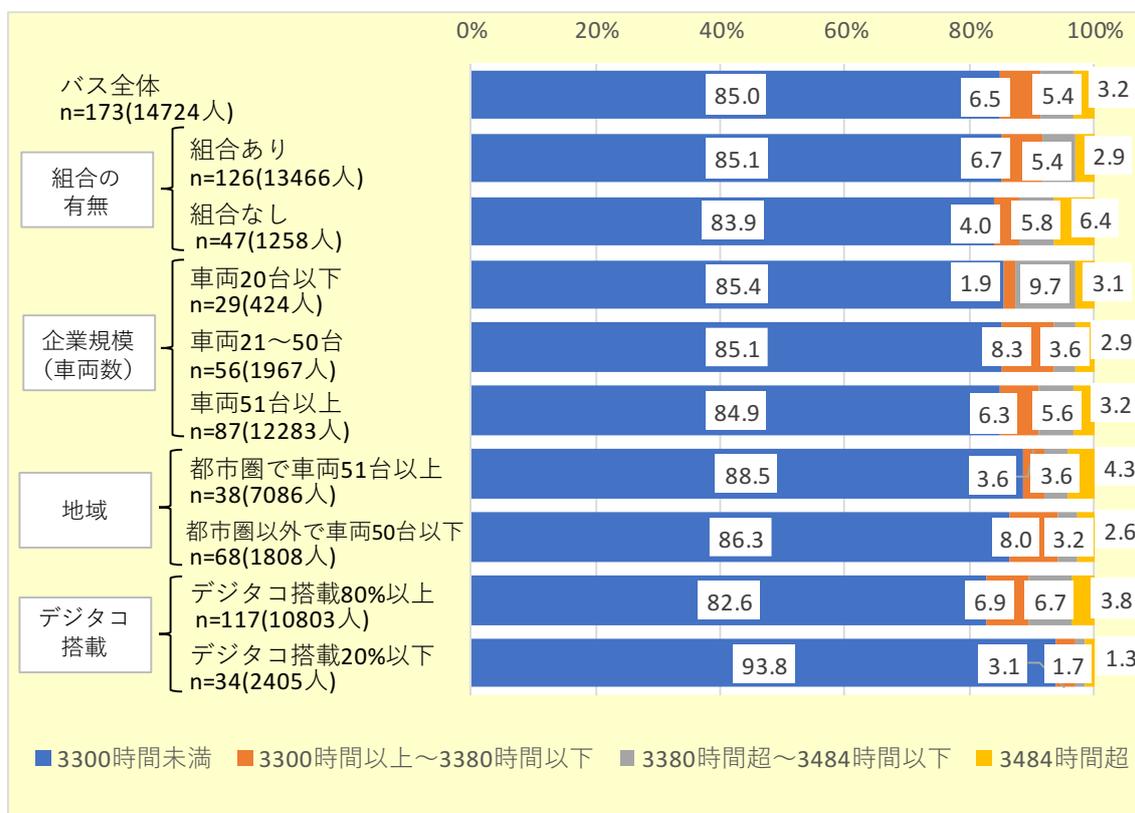
ア) 事業者

(1年間の拘束時間)

バス全体の、1年間の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、「3300時間未満」の自動車運転者の割合が85.0%と最も高く、次いで「3300時間以上～3380時間以下」が6.5%、「3380時間超～3484時間以下」が5.4%であった。

デジタコ搭載車両に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて1年間の拘束時間が長い傾向が見られた。

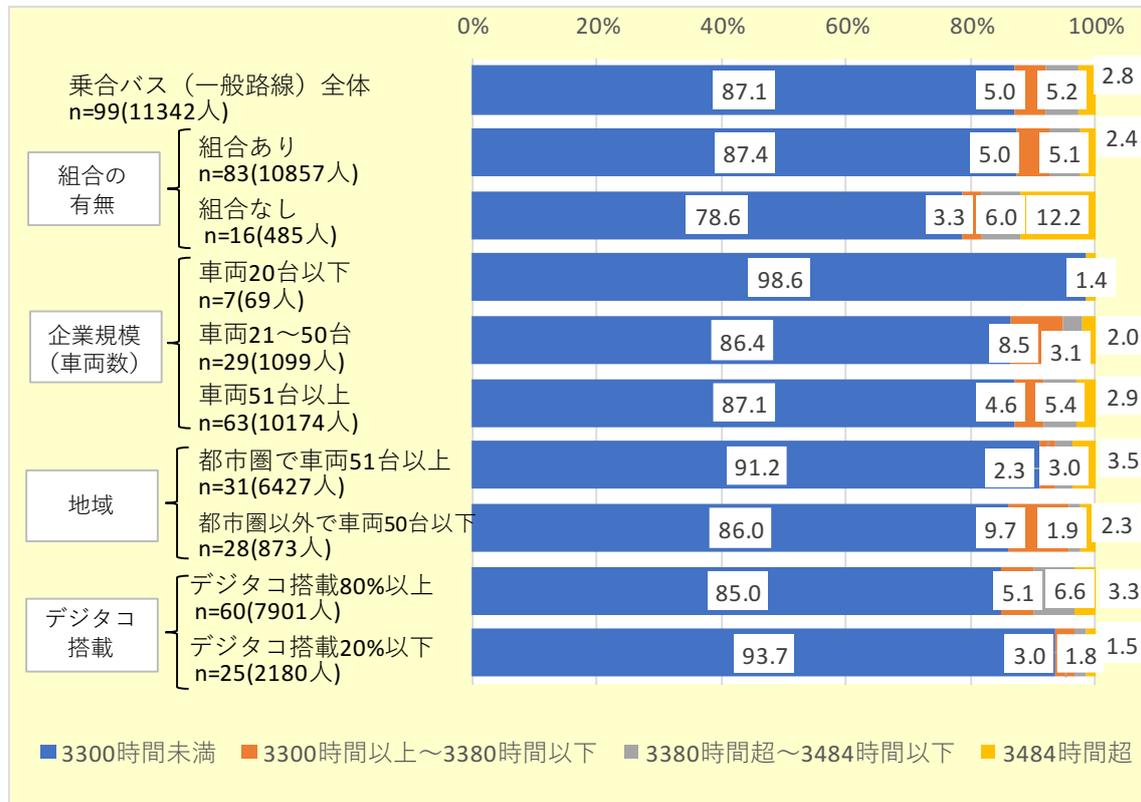
図表 170 1年間の拘束時間別の自動車運転者数・バス全体



乗合バス（一般路線）全体の、1年間の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、「3300時間未満」の自動車運転者の割合が87.1%と最も高く、次いで「3380時間超～3484時間以下」が5.2%、「3300時間以上～3380時間以下」が5.0%であった。

企業規模（車両数）に関しては、「車両21～50台」の事業者はその他に比べて1年間の拘束時間が長い傾向が見られた。

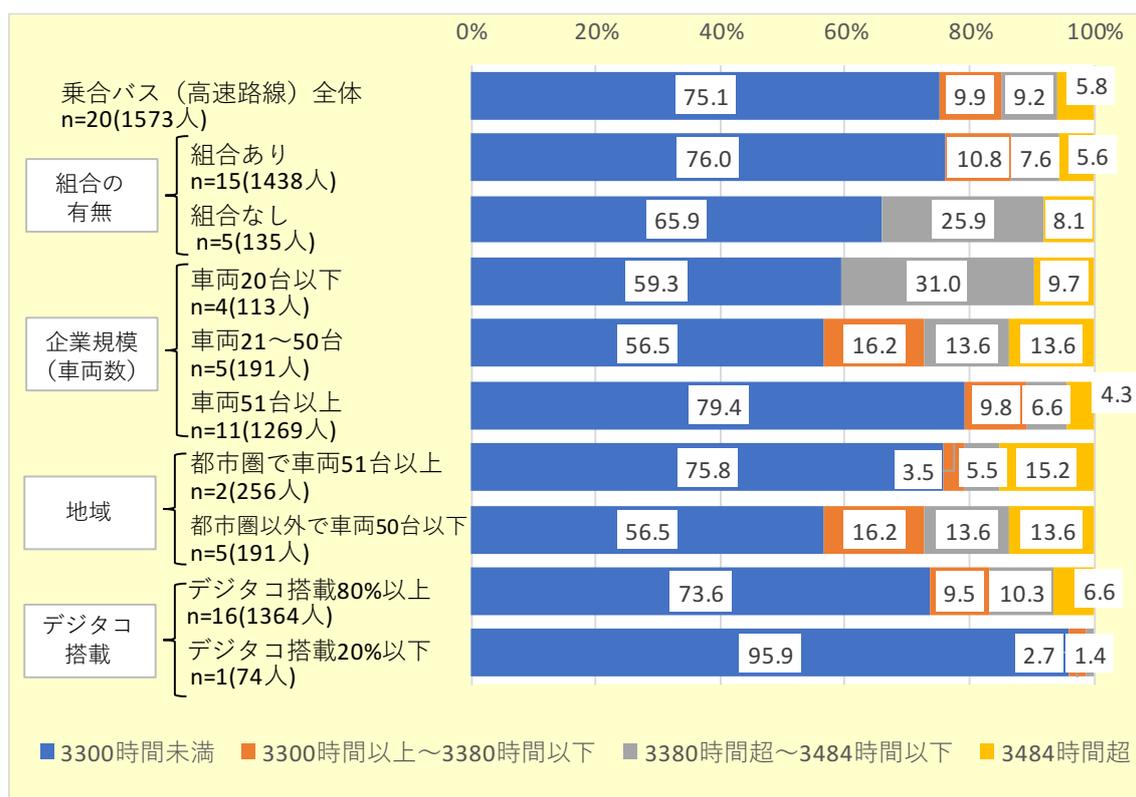
図表 171 1年間の拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



乗合バス（高速路線）全体の、1年間の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、「3300 時間未満」の自動車運転者の割合が 75.1%と最も高く、次いで「3300 時間以上～3380 時間以下」が 9.9%、「3380 時間超～3484 時間以下」が 9.2%であった。

企業規模（車両数）に関しては、「車両 21～50 台」の事業者はその他に比べて1年間の拘束時間が長い傾向が見られた。さらに、地域に関しては、「都市圏以外で車両 50 台以下」の事業者は、「都市圏で車両 51 台以上」の事業者に比べて1年間の拘束時間が長い傾向が見られ、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載 80%以上」の事業者は「デジタコ搭載 20%以下」の事業者に比べて1年間の拘束時間が長い傾向が見られた。

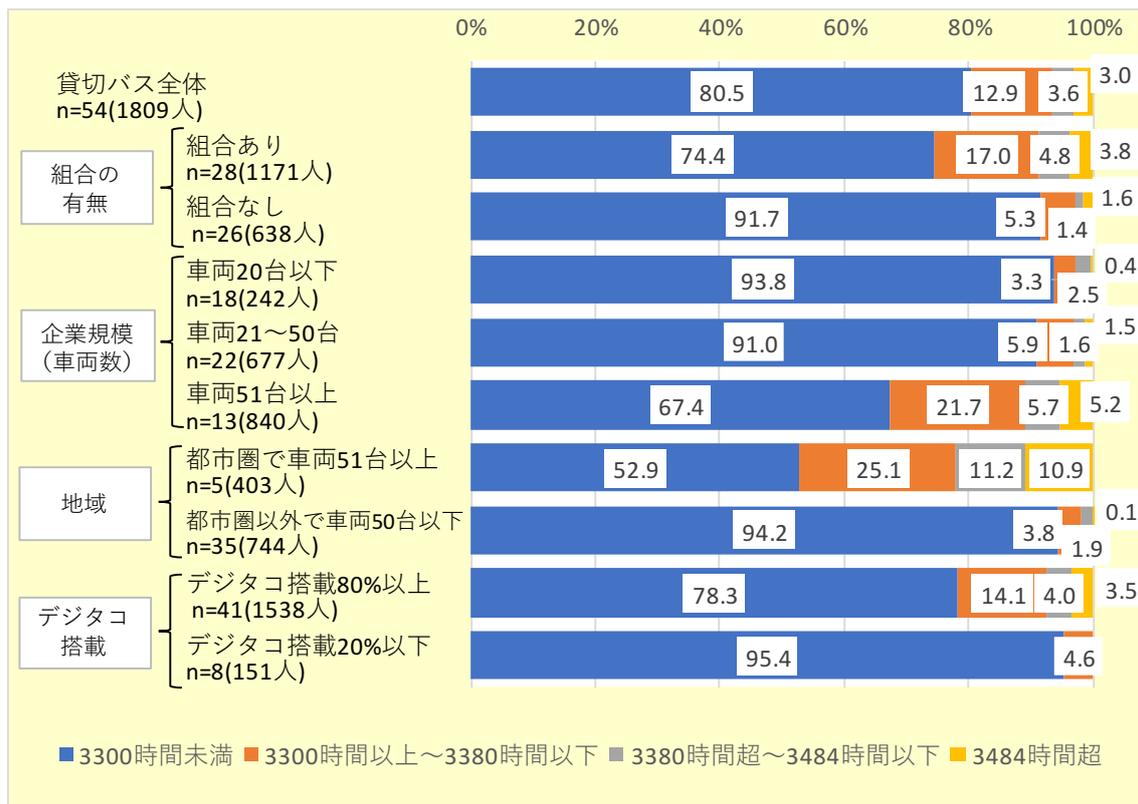
図表 172 1年間の拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



貸切バス全体の、1年間の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、「3300時間未満」の自動車運転者の割合が80.5%と最も高く、次いで「3300時間以上～3380時間以下」が12.9%、「3380時間超～3484時間以下」が3.6%であった。

また、企業規模（車両数）が大きくなるにつれ1年間の拘束時間が長くなる傾向が見られた。さらに、地域に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は、「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて1年間の拘束時間が長い傾向が見られ、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて1年間の拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 173 1年間の拘束時間別の自動車運転者数・貸切バス



## (6) 運転時間

### トラック

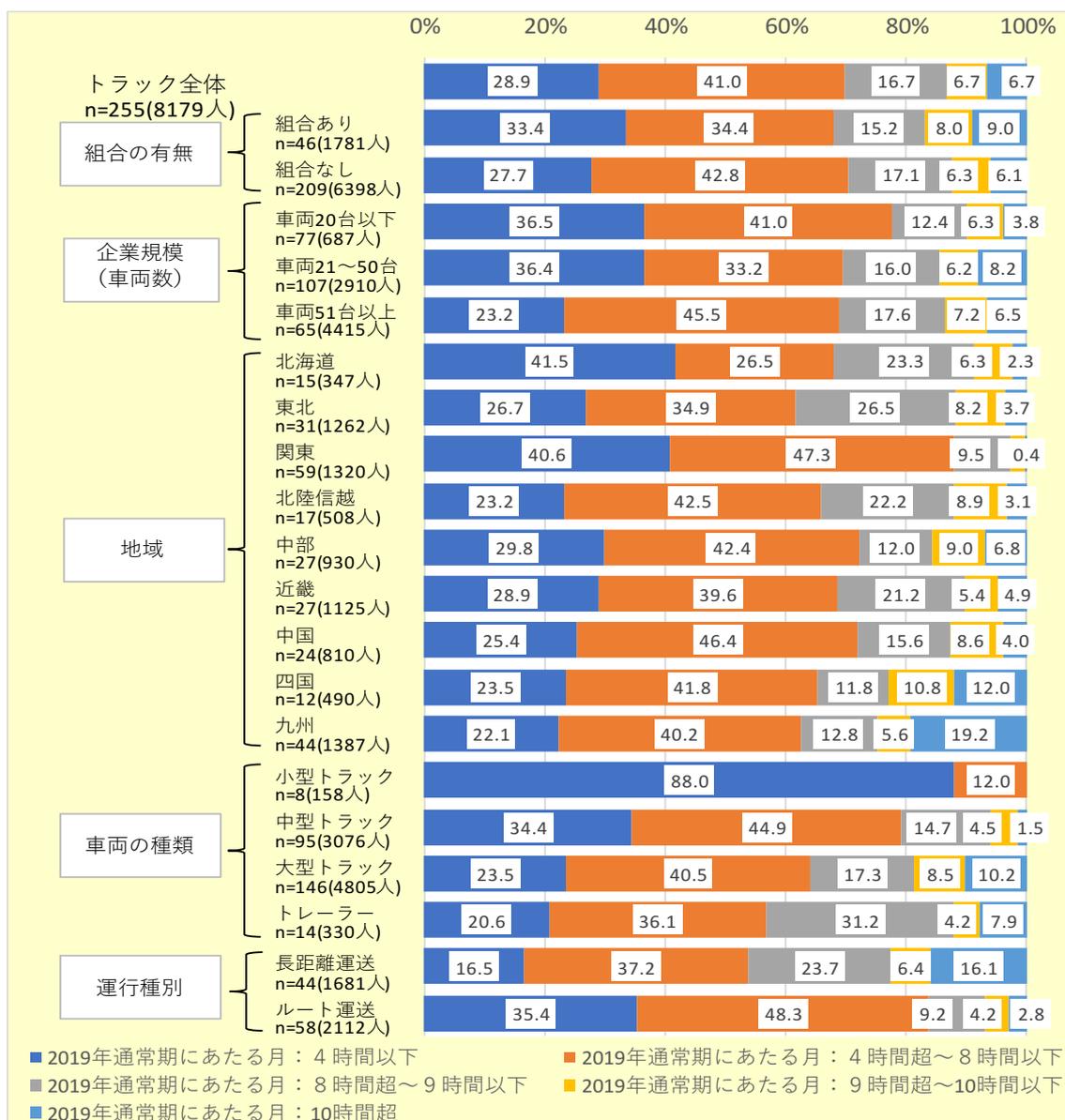
#### ア) 事業者

##### (1 運行の運転時間)

1日の運転期間は2日平均で9時間が限度と定められているが、通常期における、1運行の運転時間を尋ねたところ、トラック全体では「4時間超～8時間以下」の自動車運転者の割合が41.0%と最も高く、次いで「4時間以下」が28.9%、「8時間超～9時間以下」が16.7%であった。

企業規模(車両数)が大きくなるにつれ1運行の運転時間が長い傾向が見られた。地域に関しては、「東北」、「九州」地方の事業者はその他の地域に比べて1運行の運転時間が長い傾向が見られた。また、車両の種類に関しては、「大型トラック」、「トレーラー」の事業者はその他に比べて1運行の運転時間が長い傾向が見られた。さらに、運行種別に関しては、「長距離運送」の事業者は「ルート運送」の事業者に比べて1運行の運転時間が長い傾向が見られた。

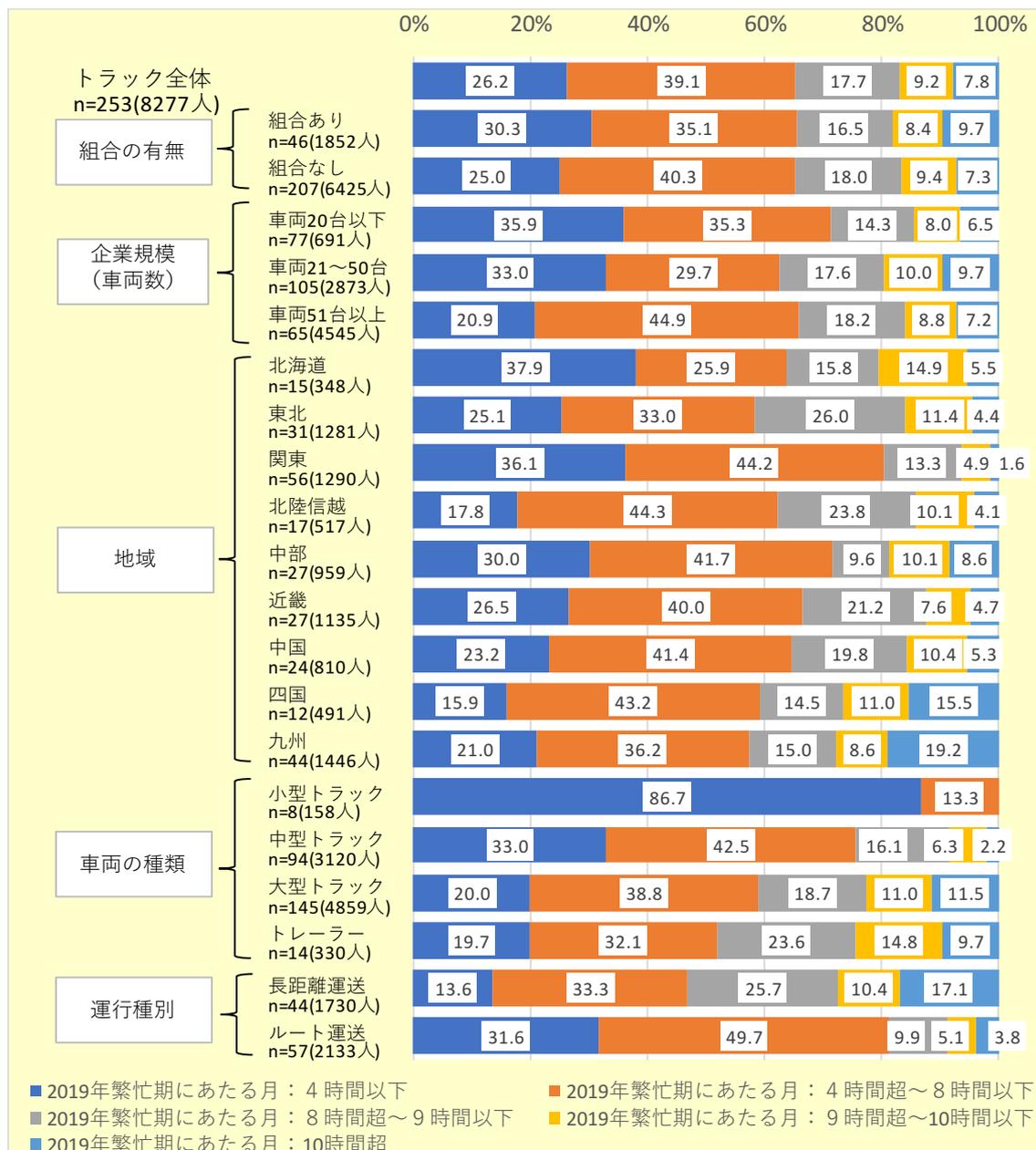
図表 174 1運行の運転時間(通常期)



繁忙期における、1運行の運転時間を尋ねたところ、トラック全体では「4時間超～8時間以下」の自動車運転者の割合が39.1%と最も高く、次いで「4時間以下」が26.2%、「8時間超～9時間以下」が17.7%であった。

車両の台数が増えるにつれ1運行の運転時間が長い傾向が見られた。地域に関しては、「東北」、「北陸信越」、「四国」地方の事業者はその他の地域に比べて1運行の運転時間が長い傾向が見られた。また、車両の種類に関しては、「大型トラック」、「トレーラー」の事業者はその他に比べて1運行の運転時間が長い傾向が見られた。

図表 175 1運行の運転時間（繁忙期）



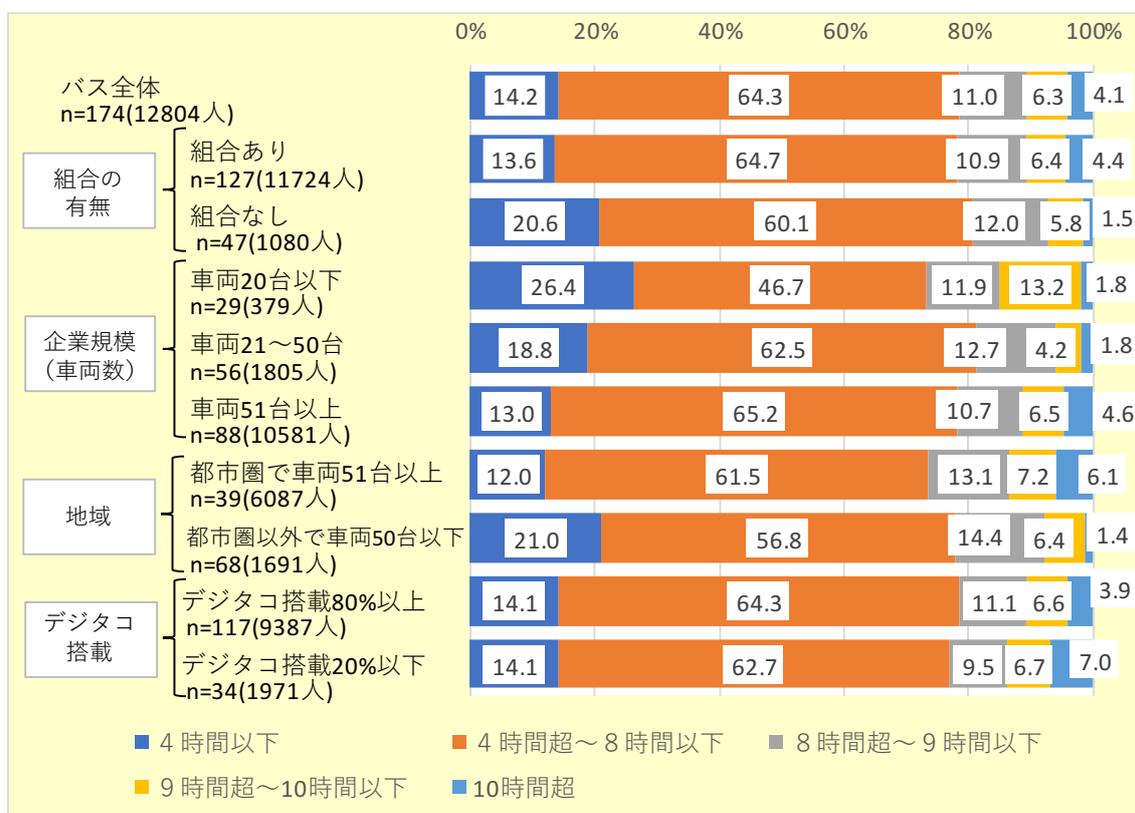
ア) 事業者

(1日の運転時間)

1日の運転期間は2日平均で9時間が限度と定められているが、1日の運行時間を尋ねたところ、バス全体では「4時間超～8時間以下」の自動車運転者の割合が64.3%で最も高く、次いで「4時間以下」が14.2%、「8時間超～9時間以下」が11.0%であった。

企業規模(車両数)が大きくなるにつれ1日の運行時間が長くなる傾向が見られた。さらに、地域に関しては「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて1日の運行時間が長くなる傾向が見られた。

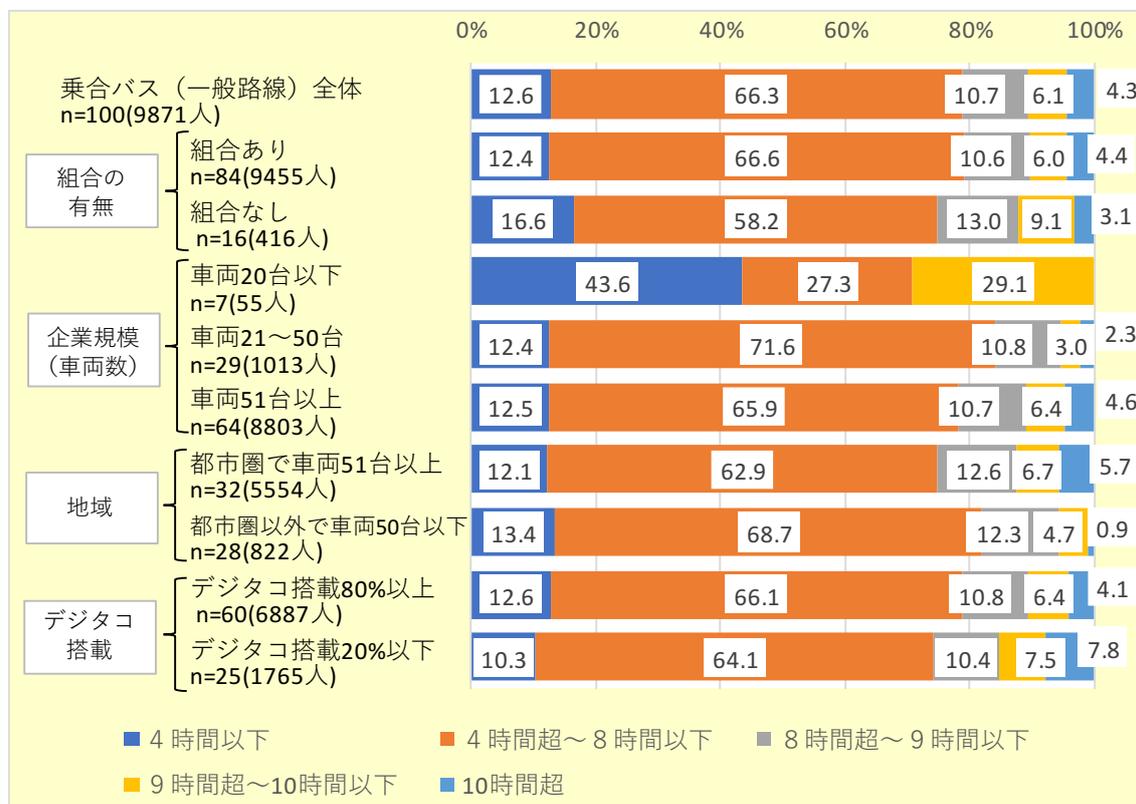
図表 176 1日の運行時間・バス全体



乗合バス（一般路線）に関して、1日の運行時間を尋ねたところ、乗合バス（一般路線）全体では「4時間超～8時間以下」の自動車運転者の割合が66.3%で最も高く、次いで「4時間以下」が12.6%、「8時間超～9時間以下」が10.7%であった。

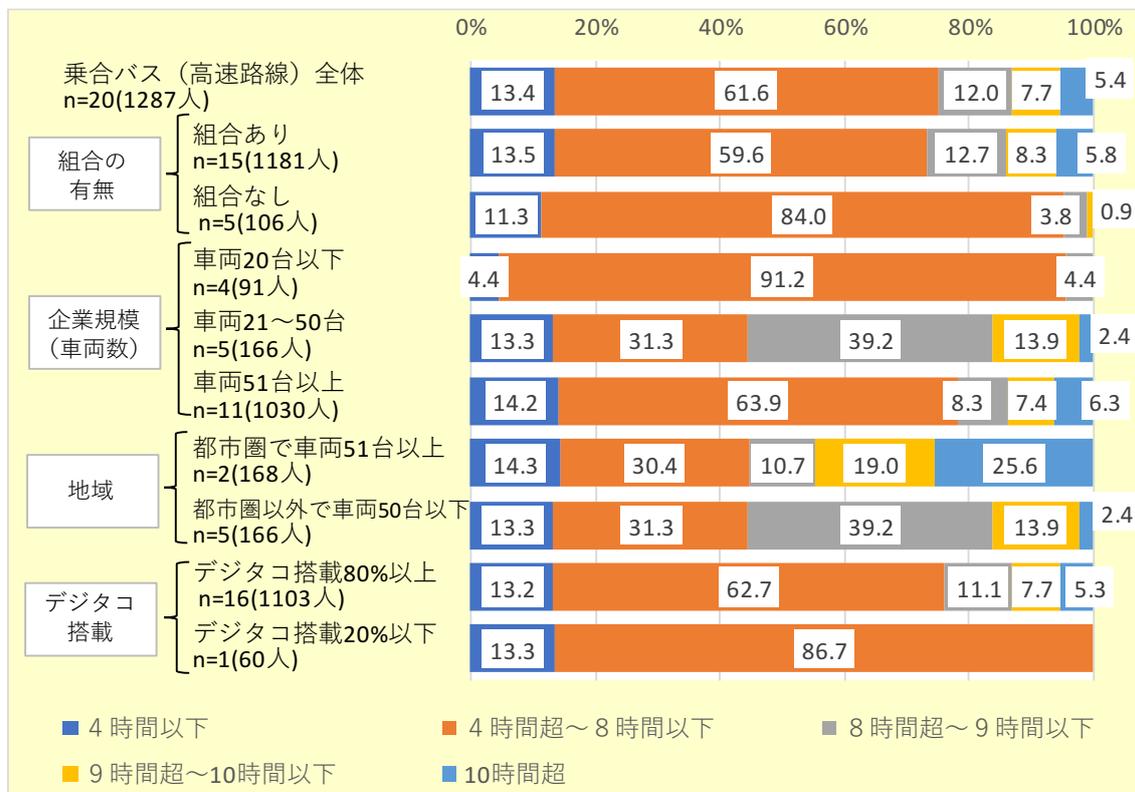
また、企業規模（車両数）が大きくなるにつれ1日の運行時間が長くなる傾向が見られた。

図表 177 1日の運行時間・乗合バス（一般路線）



乗合バス（高速路線）に関して、1日の運行時間を尋ねたところ、乗合バス（高速路線）全体では「4時間超～8時間以下」の自動車運転者の割合が61.6%で最も高く、次いで「4時間以下」が13.4%、「8時間超～9時間以下」が12.0%であった。

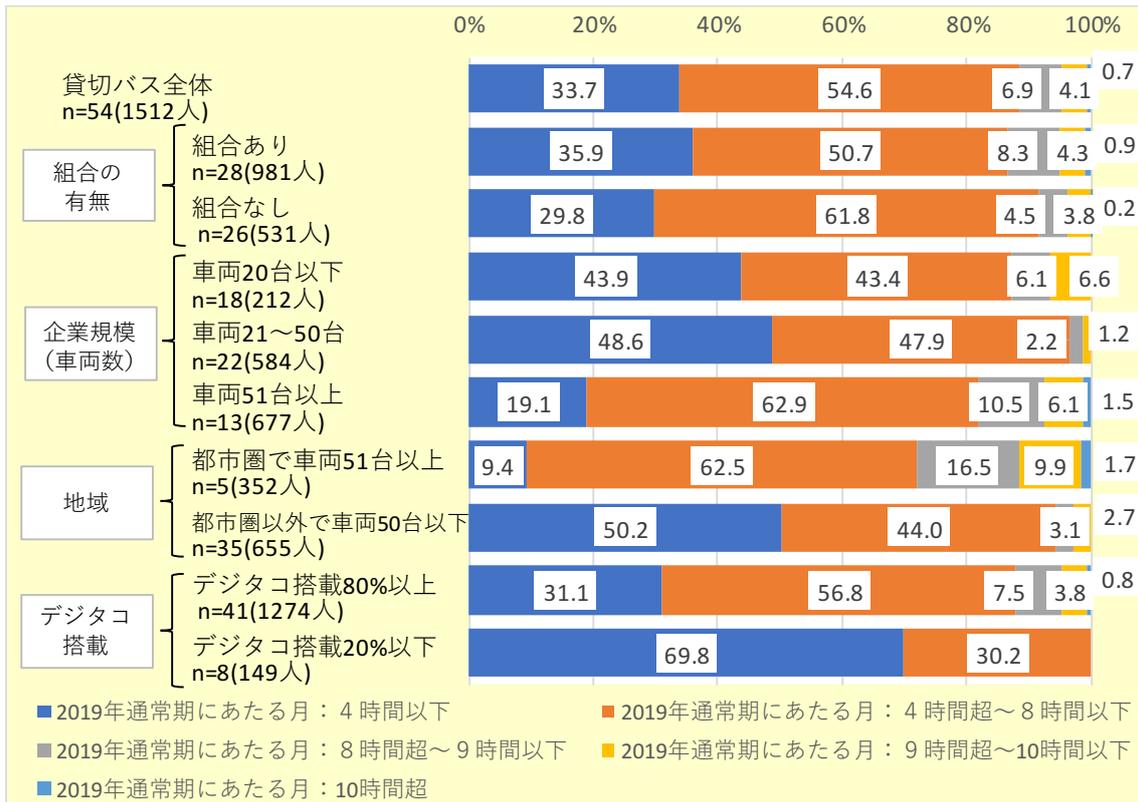
図表 178 1日の運行時間・乗合バス（高速路線）



貸切バスに関して、通常期における1日の運行時間を尋ねたところ、貸切バス全体では「4時間超～8時間以下」の自動車運転者の割合が54.6%で最も高く、次いで「4時間以下」が33.7%、「8時間超～9時間以下」が6.9%であった。

また、地域に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて1日の運行時間が長くなる傾向が見られた。さらに、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて1日の運行時間が長くなる傾向が見られた。

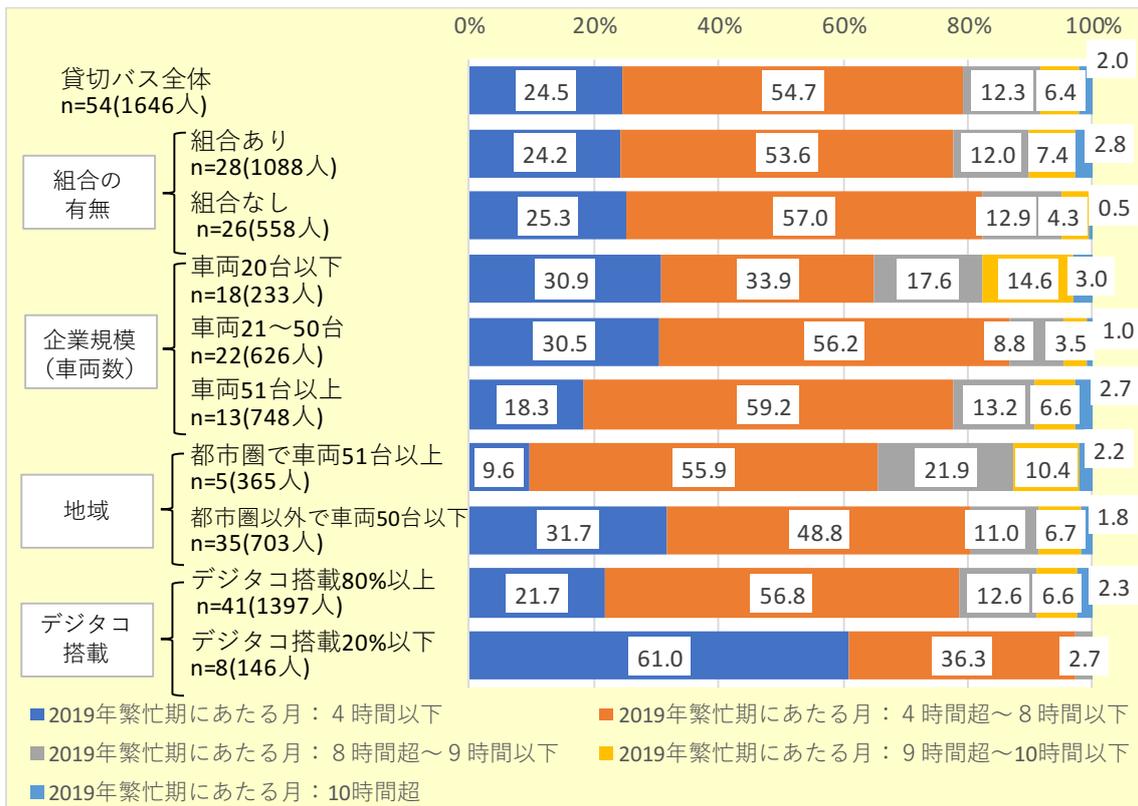
図表 179 1日の運行時間・貸切バス（通常期）



貸切バスに関して、繁忙期における、1日の運行時間を尋ねたところ、貸切バス全体では「4時間超～8時間以下」の自動車運転者の割合が54.7%で最も高く、次いで「4時間以下」が24.5%、「8時間超～9時間以下」が12.3%であった。

また、車両の台数が増えるにつれ1日の運行時間が長くなる傾向が見られた。さらに、地域に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて1日の運行時間が長くなる傾向が見られた。また、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて1日の運行時間が長くなる傾向が見られた。

図表 180 1日の運行時間・貸切バス（繁忙期）



## (7) 連続運転時間

### トラック

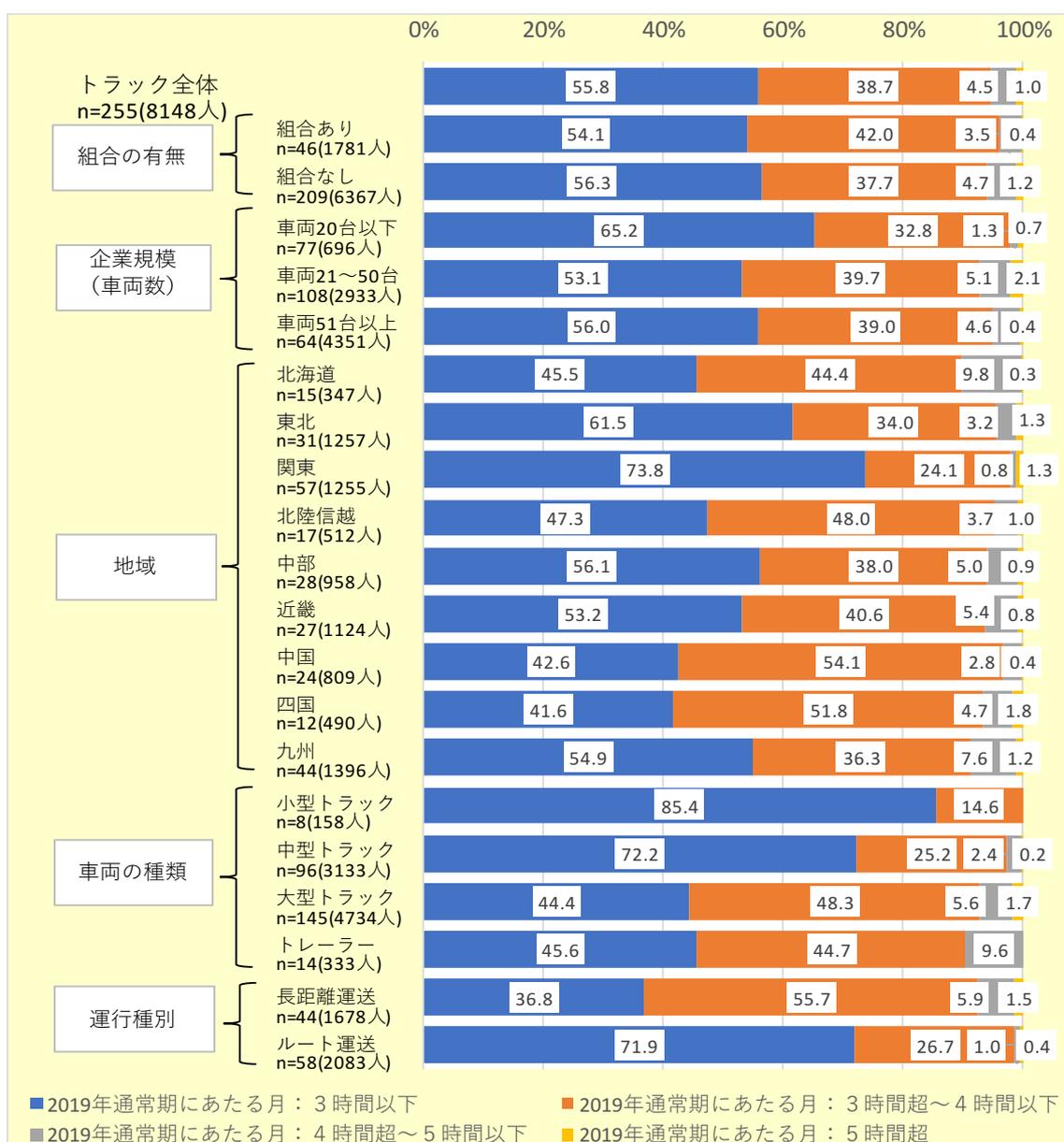
#### ア) 事業者

##### (連続運転時間)

連続運転時間は4時間が限度と定められているが、通常期における、最も長い連続運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では「3時間以下」の自動車運転者の割合が55.8%と最も高く、次いで「3時間超～4時間以下」が38.7%、「4時間超～5時間以下」が4.5%であった。

車両の種類に関しては、「大型トラック」、「トレーラー」の事業者はその他に比べて最も長い連続運転時間が長い傾向が見られた。また、運行種別に関しては、「長距離運送」の事業者は「ルート運送」の事業者に比べて最も長い連続運転時間が長い傾向が見られた。

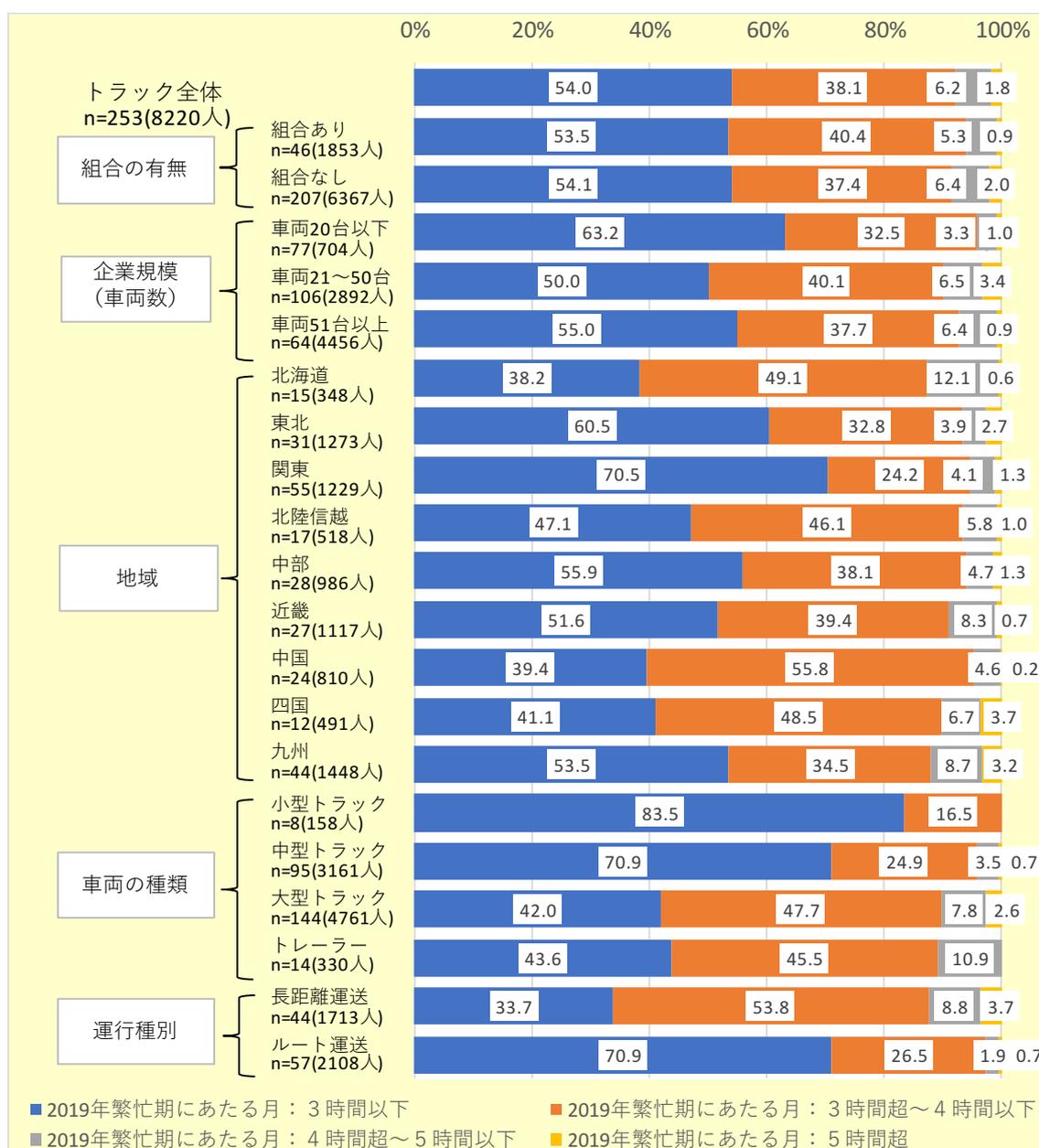
図表 181 最も長い連続運転時間別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、最も長い連続運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では「3時間以下」の自動車運転者の割合が54.0%と最も高く、次いで「3時間超～4時間以下」が38.1%、「4時間超～5時間以下」が6.2%であった。

企業規模（車両数）に関しては、「車両21～50台」の事業者の自動車運転者はその他に比べて最も長い連続運転時間が長い傾向が見られた。さらに、地域に関しては、「北海道」、「中国」、「四国」地方の自動車運転者はその他に比べて最も長い連続運転時間が長い傾向が見られた。また、車両の種類に関しては、「大型トラック」、「トレーラー」の事業者の自動車運転者はその他に比べて最も長い連続運転時間が長い傾向が見られた。さらに、運行種別に関しては、「長距離運送」の事業者の自動車運転者は「ルート運送」の事業者に比べて最も長い連続運転時間が長い傾向が見られた。

図表 182 最も長い連続運転時間別の自動車運転者数（繁忙期）

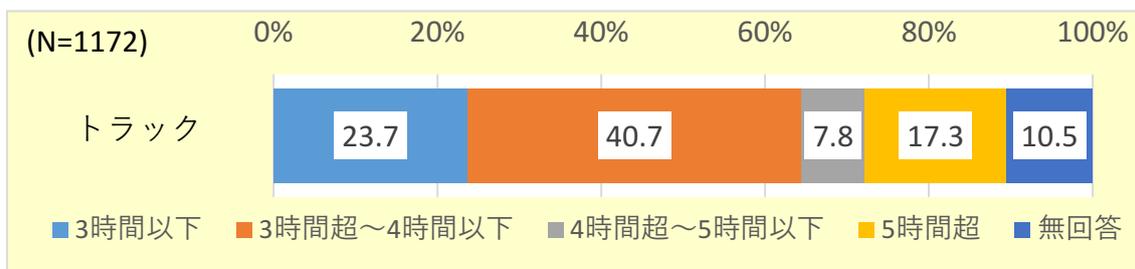


## イ) 自動車運転者

### (連続運転時間)

連続運転時間は4時間が限度と定められているが、自動車運転者に対して、最も長かった連続運転時間を尋ねたところ、「3時間超～4時間以下」との回答が最も多く40.7%、次いで「3時間以下」が23.7%、「5時間超」が17.3%であった。

図表 183 最も長かった連続運転時間



### (連続運転時間と組合の有無)

最も長かった連続運転時間と組合の有無についてクロス集計したところ、「労働組合はない」が、最も長かった連続運転時間を「3時間超～4時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 184 最も長かった連続運転時間と組合の有無のクロス

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (N数)	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 (%)
組合の有無		1159	24.0	41.0	7.9	17.3	9.8
全体	労働組合がある	250	22.4	42.4	9.6	13.6	12.0
	労働組合はない	909	24.4	40.6	7.4	18.4	9.2

### (連続運転時間と企業規模 (車両数))

最も長かった連続運転時間と企業規模 (車両数) についてクロス集計したところ「21～50台」が、最も長かった連続運転時間を「3時間超～4時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 185 最も長かった連続運転時間と企業規模 (車両数) のクロス

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (N数)	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 (%)
企業規模 (車両数)		1013	24.9	40.6	7.8	16.3	10.5
全体	20台以下	258	28.3	39.1	5.8	11.6	15.1
	21～50台	468	26.1	42.7	6.6	15.8	8.8
	51台以上	287	19.9	38.3	11.5	21.3	9.1

(連続運転時間と地域)

最も長かった連続運転時間と地域についてクロス集計したところ、「関東」者が、連続運転時間を「3時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 186 最も長かった連続運転時間と地域のクロス

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (N数)	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 (%)
地域		1035	24.6	41.0	7.6	16.4	10.3
全体	北海道	75	24.0	48.0	5.3	12.0	10.7
	東北	129	14.7	51.9	3.9	18.6	10.9
	関東	203	36.0	27.1	9.4	15.8	11.8
	北陸信越	73	12.3	56.2	5.5	13.7	12.3
	中部	120	40.8	37.5	5.0	10.0	6.7
	近畿	116	17.2	50.0	11.2	12.9	8.6
	中国	80	16.3	52.5	12.5	12.5	6.3
	四国	46	13.0	32.6	17.4	28.3	8.7
	九州	193	24.9	33.7	5.2	23.3	13.0

(連続運転時間と年齢)

最も長かった連続運転時間と年齢についてクロス集計したところ、「40歳以上50歳未満」が、最も長かった連続運転時間を「3時間超～4時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 187 最も長かった連続運転時間と年齢のクロス

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (N数)	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 (%)
年齢		1164	23.7	40.6	7.8	17.4	10.4
全体	40歳未満	229	23.6	44.1	7.9	18.8	5.7
	40歳以上50歳未満	410	23.9	42.4	8.3	14.9	10.5
	50歳以上60歳未満	378	22.2	39.4	7.7	18.3	12.4
	60歳以上	147	27.2	33.3	6.8	20.4	12.2

(連続運転時間と年収)

最も長かった連続運転時間と年収についてクロス集計したところ、「400万円以上600万円未満」が、連続運転時間を「3時間超～4時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 188 最も長かった連続運転時間と年収のクロス

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (N数)	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 (%)
年収		1164	23.9	40.8	7.8	17.4	10.1
全体	400万円未満	526	30.8	32.5	7.0	17.1	12.5
	400万円以上600万円未満	597	18.6	47.9	8.0	17.4	8.0
	600万円以上	41	12.2	43.9	14.6	19.5	9.8

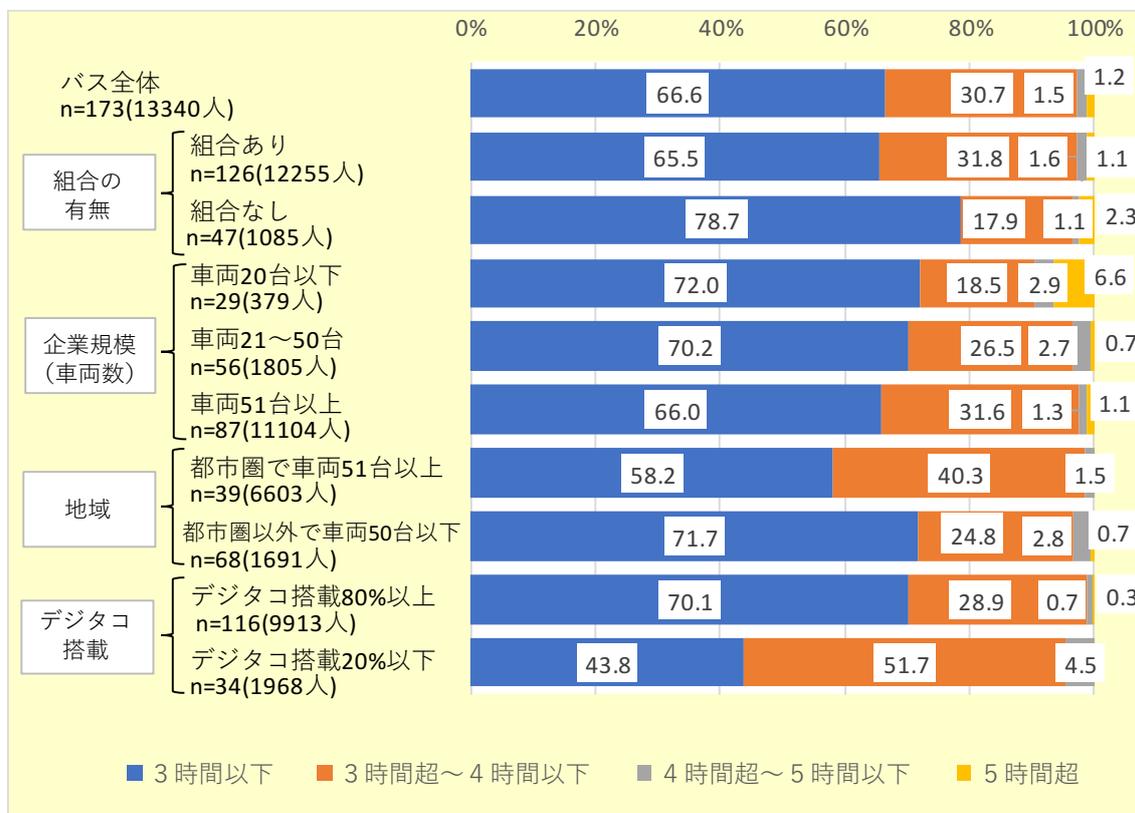
ア) 事業者

(連続運転時間)

連続運転時間は4時間が限度と定められているが、連続運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、バス全体では「3時間以下」の自動車運転者の割合が66.6%と最も高く、次いで「3時間超～4時間以下」が30.7%、「4時間超～5時間以下」が1.5%であった。

組合の有無に関しては、「組合あり」の事業者は「組合なし」の事業者に比べて連続運転時間が長い傾向が見られた。さらに、車両台数が増えるにつれ連続運転時間が長くなる傾向が見られた。また、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載20%以下」の事業者は「デジタコ搭載80%以上」の事業者に比べて連続運転時間は長くなる傾向が見られた。

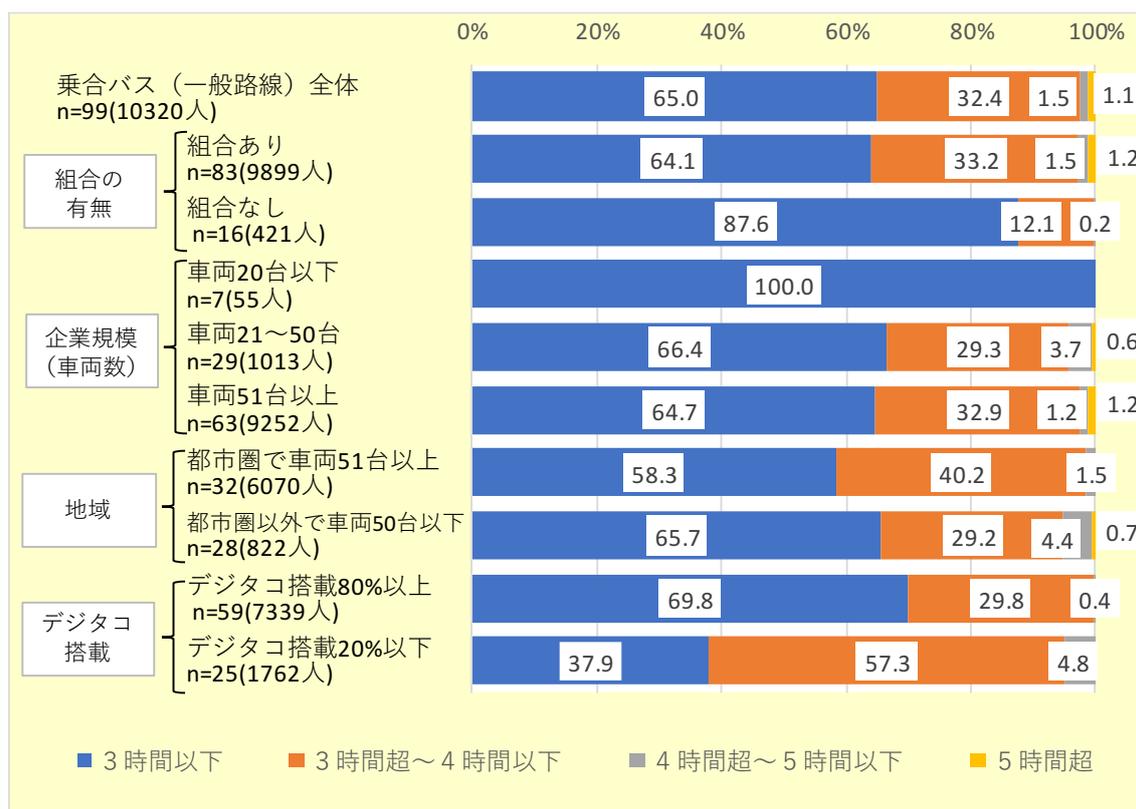
図表 189 連続運転時間別の自動車運転者数・バス全体



乗合バス（一般路線）に関して、連続運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（一般路線）全体では「3時間以下」の自動車運転者の割合が65.0%と最も高く、次いで「3時間超～4時間以下」が32.4%、「4時間超～5時間以下」が1.1%であった。

組合の有無に関しては、「組合あり」の事業者は「組合なし」の事業者に比べて連続運転時間が長い傾向が見られた。さらに、企業規模（車両数）が大きくなるにつれ連続運転時間が長くなる傾向が見られた。また、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載20%以下」の事業者は「デジタコ搭載80%以上」の事業者に比べて連続運転時間は長くなる傾向が見られた。

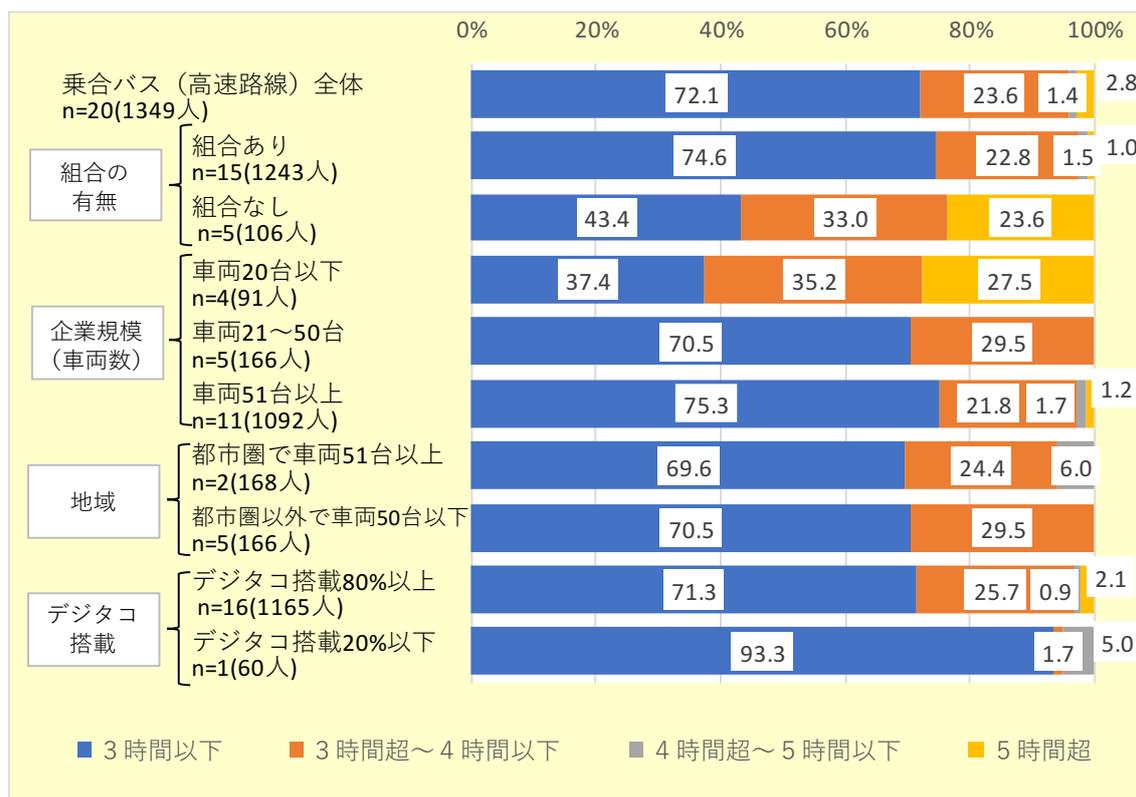
図表 190 連続運転時間別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



連続運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（高速路線）全体では「3時間以下」の自動車運転者の割合が72.1%と最も高く、次いで「3時間超～4時間以下」が23.6%、「5時間超」が2.8%であった。

また、組合の有無に関しては、「組合なし」の事業者は「組合あり」の事業者に比べて連続運転時間が長い傾向が見られた。さらに、企業規模（車両数）が小さくなるにつれ連続運転時間が長くなる傾向が見られた。

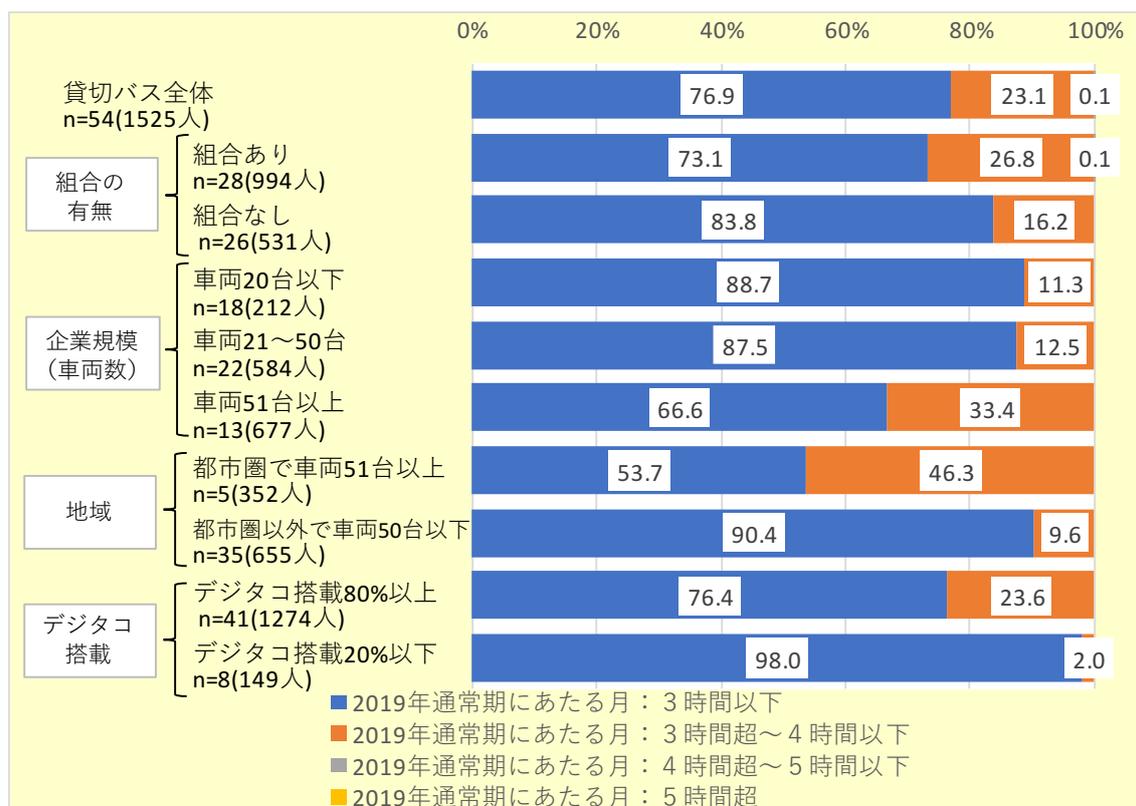
図表 191 連続運転時間別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



貸切バスに関して、通常期における連続運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では「3時間以下」の自動車運転者の割合が76.9%と最も高く、次いで「3時間超～4時間以下」が23.1%であった。

組合の有無に関しては、「組合あり」の事業者は「組合なし」の事業者に比べて連続運転時間が長い傾向が見られた。さらに、企業規模（車両数）が大きくなるにつれ連続運転時間が長くなる傾向が見られた。また、地域に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて連続運転時間が長い傾向が見られた。デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以下」の事業者は「デジタコ搭載20%以上」の事業者に比べて連続運転時間は長くなる傾向が見られた。

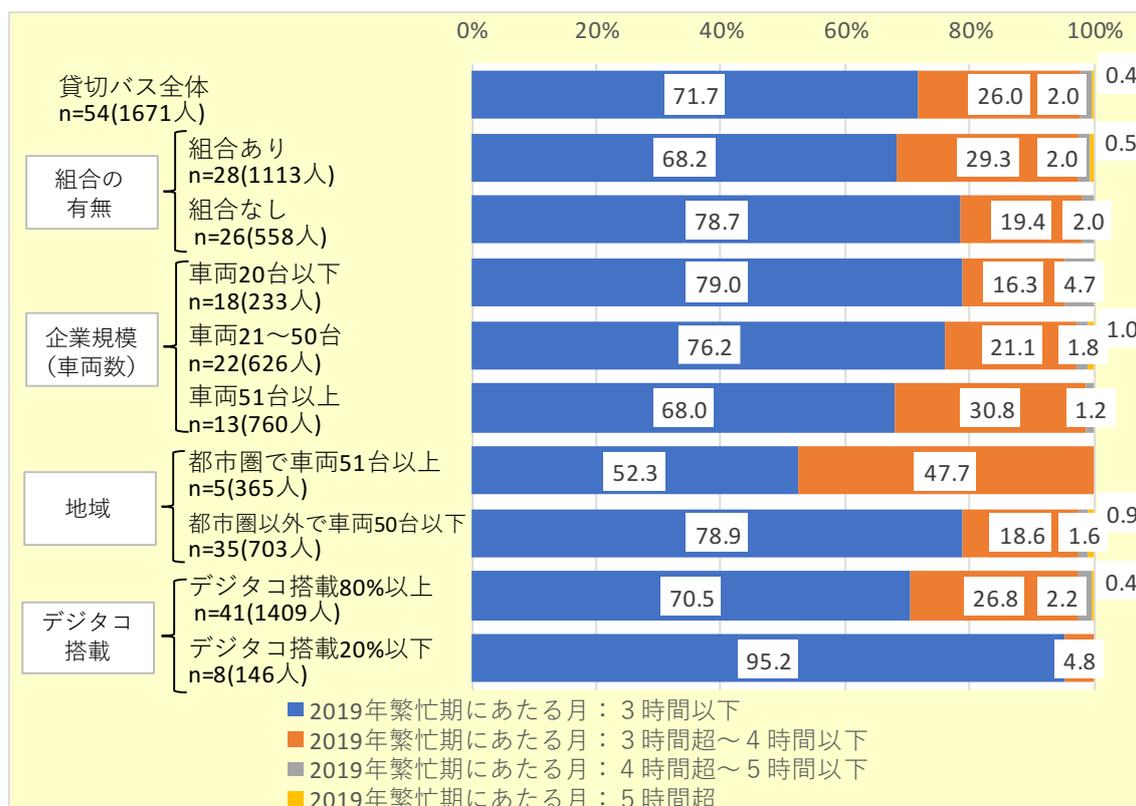
図表 192 連続運転時間別の自動車運転者数・貸切バス（通常期）



貸切バスに関して、繁忙期における連続運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では「3時間以下」の自動車運転者の割合が71.7%と最も高く、次いで「3時間超～4時間以下」が26.0%、「4時間超～5時間以下」が2.0%であった。

組合の有無に関しては、「組合あり」の事業者は「組合なし」の事業者に比べて連続運転時間が長い傾向が見られた。さらに、企業規模（車両数）が大きくなるにつれ連続運転時間が長くなる傾向が見られた。また、地域に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて連続運転時間が長い傾向が見られ、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以下」の事業者は「デジタコ搭載20%以上」の事業者に比べて連続運転時間は長くなる傾向が見られた。

図表 193 連続運転時間別の自動車運転者数・貸切バス（繁忙期）

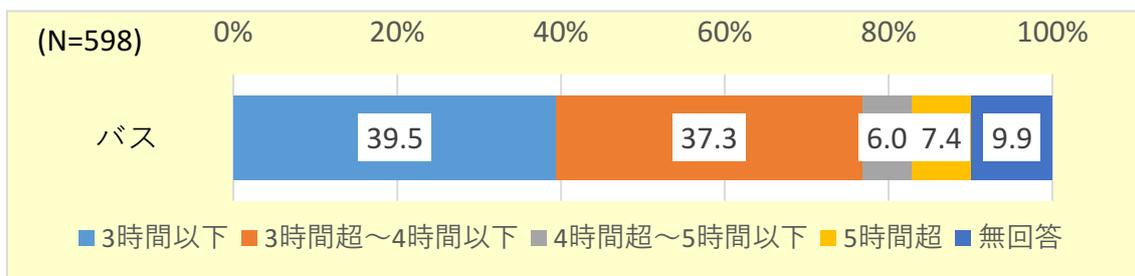


## イ) 自動車運転者

### (連続運転時間)

連続運転時間は4時間が限度と定められているが、自動車運転者に対して、最も長かった連続運転時間を尋ねたところ、「3時間以下」との回答が最も多く39.5%、次いで「3時間超～4時間以下」が37.3%、「5時間超」が7.4%であった。

図表 194 最も長かった連続運転時間



### (連続運転時間と組合の有無)

最も長かった連続運転時間と組合の有無についてクロス集計したところ、「労働組合がある」が、連続運転時間が「3時間超～4時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 195 最も長かった連続運転時間と組合の有無のクロス

	最も長かった連続運転時間					
	全体 (N数)	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 (%)
組合の有無	598	39.5	37.3	6.0	7.4	9.9
全体						
労働組合がある	445	34.8	40.9	7.2	8.1	9.0
労働組合はない	153	52.9	26.8	2.6	5.2	12.4

### (連続運転時間と企業規模 (車両数))

最も長かった連続運転時間と企業規模 (車両数) についてクロス集計したところ、「51台以上」が、連続運転時間を「3時間超～4時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 196 最も長かった連続運転時間と企業規模 (車両規模) のクロス

	最も長かった連続運転時間					
	全体 (N数)	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 (%)
企業規模 (車両数)	509	38.3	38.5	6.5	7.5	9.2
全体						
20台以下	67	62.7	19.4	1.5	-	16.4
21～50台	165	43.0	38.2	5.5	6.7	6.7
51台以上	277	29.6	43.3	8.3	9.7	9.0

(連続運転時間と地域)

最も長かった連続運転時間と地域についてクロス集計したところ、「都市圏以外・50台以下」が、連続運転時間を「3時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 197 最も長かった連続運転時間と地域のクロス

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (N数)	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 (%)
地域・車両数		305	36.4	41.3	6.9	7.5	7.9
全体	都市圏・51台以上	123	17.9	53.7	12.2	11.4	4.9
	都市圏以外・50台以下	182	48.9	33.0	3.3	4.9	9.9

(連続運転時間と年収)

最も長かった連続運転時間と地域についてクロス集計したところ、「400万円以上600万円未満」が、連続運転時間を「3時間超～4時間以下」と回答した割合が高かった。

図表 198 最も長かった連続運転時間と年収のクロス

		最も長かった連続運転時間					
		全体 (N数)	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 (%)
年収		596	39.4	37.2	6.0	7.4	9.9
全体	400万円未満	254	50.4	23.6	3.1	6.7	16.1
	400万円以上600万円未満	276	33.7	44.9	7.6	7.2	6.5
	600万円以上	66	21.2	57.6	10.6	10.6	-

## (8) 時間外労働時間

### ハイヤー・タクシー

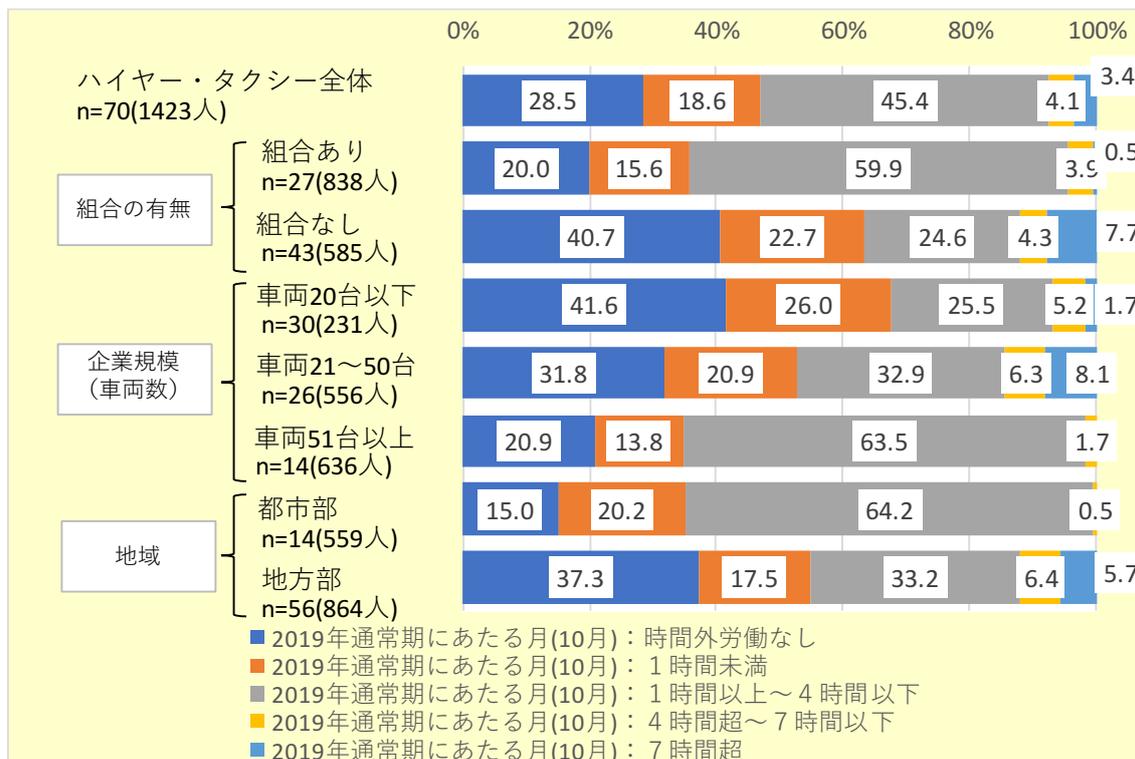
#### ア) 事業者

##### (日勤勤務者の時間外労働時間)

日勤勤務者に関して、通常期における時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では、「1時間以上～4時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く45.4%、次いで「時間外労働なし」が28.5%、「1時間未満」が18.6%であった。

組合の有無に関しては、「組合あり」の事業者は「組合なし」の事業者に比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。さらに、企業規模(車両数)が大きくなるにつれ、時間外労働時間が長くなる傾向が見られ、地域に関しては、「都市部」の事業者はそれ以外の地域の事業者と比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。

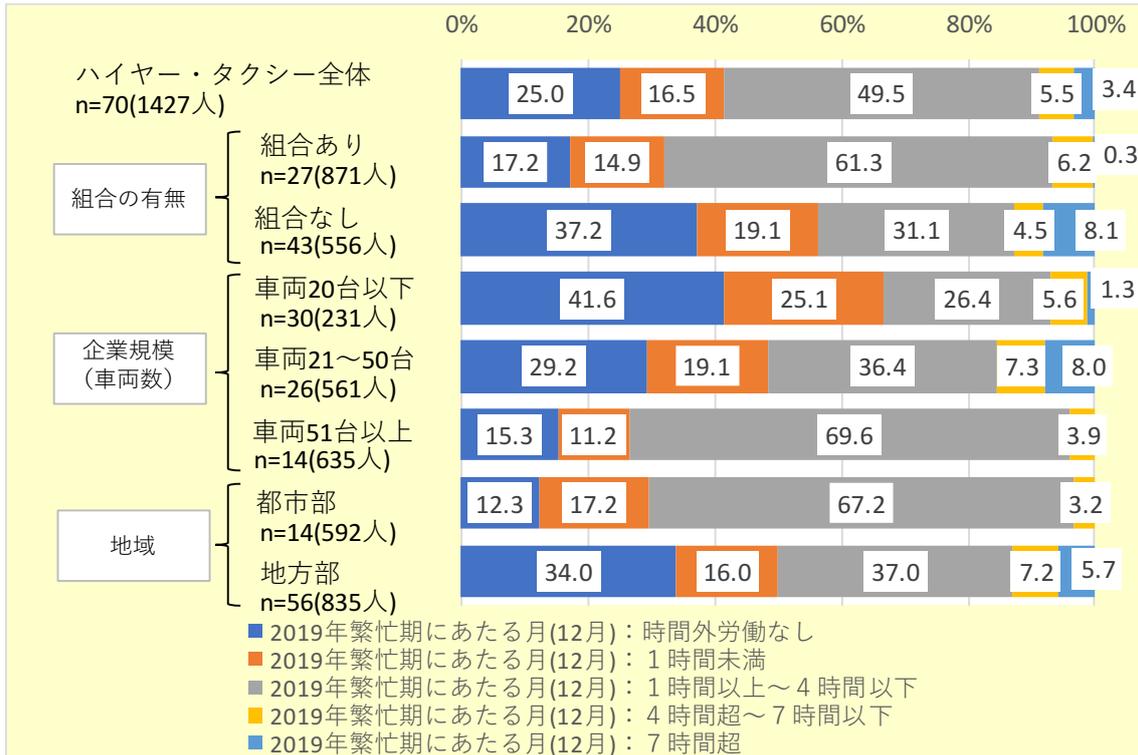
図表 199 時間外労働時間別の自動車運転者数・日勤勤務者(通常期)



日勤勤務者に関して、繁忙期における時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では、「1時間以上～4時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く49.5%、次いで「時間外労働なし」が25.0%、「1時間未満」が16.5%であった。

「組合あり」の事業者は「組合なし」の事業者に比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。さらに、企業規模（車両数）が大きくなるにつれ、時間外労働時間が長くなる傾向が見られ、地域に関しては、「都市部」の事業者はそれ以外の地域の事業者と比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。

図表 200 時間外労働時間別の自動車運転者数・日勤勤務者（繁忙期）

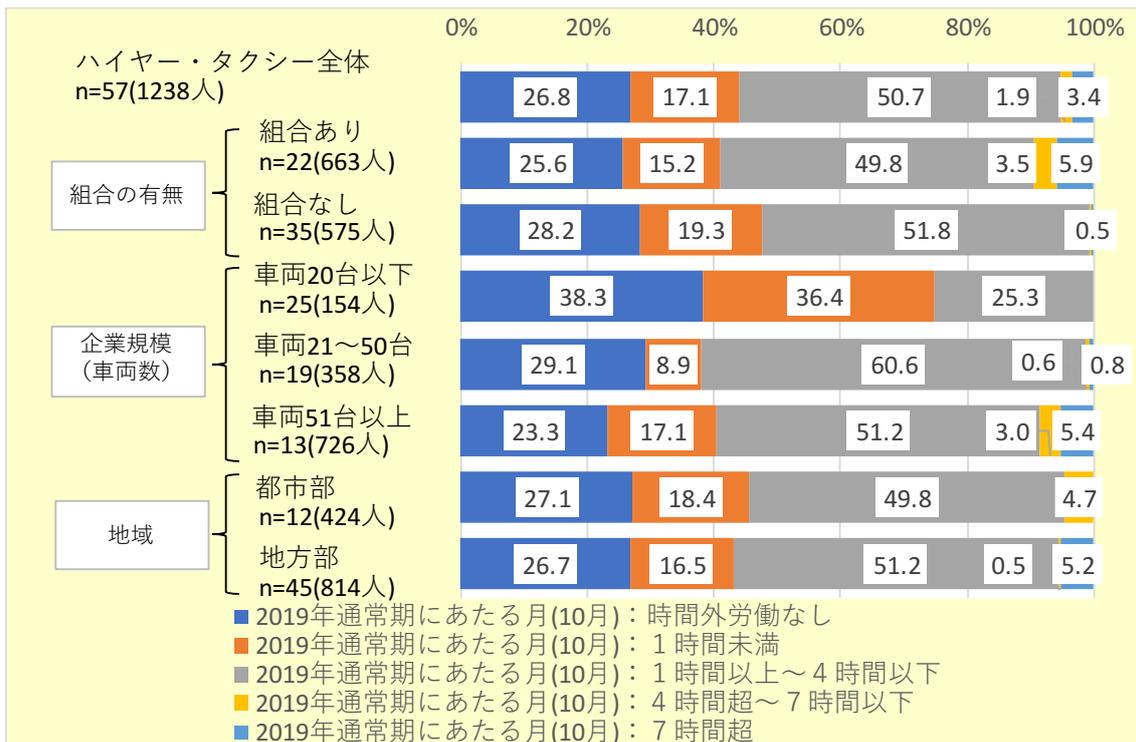


(隔日勤務者の2暦日の時間外労働時間)

隔日勤務者に関して、通常期における時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では、「1時間以上～4時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く50.7%、次いで「時間外労働なし」が26.8%、「1時間未満」が17.1%であった。

また、企業規模(車両数)が大きくなるにつれ、時間外労働時間が長くなる傾向が見られた。

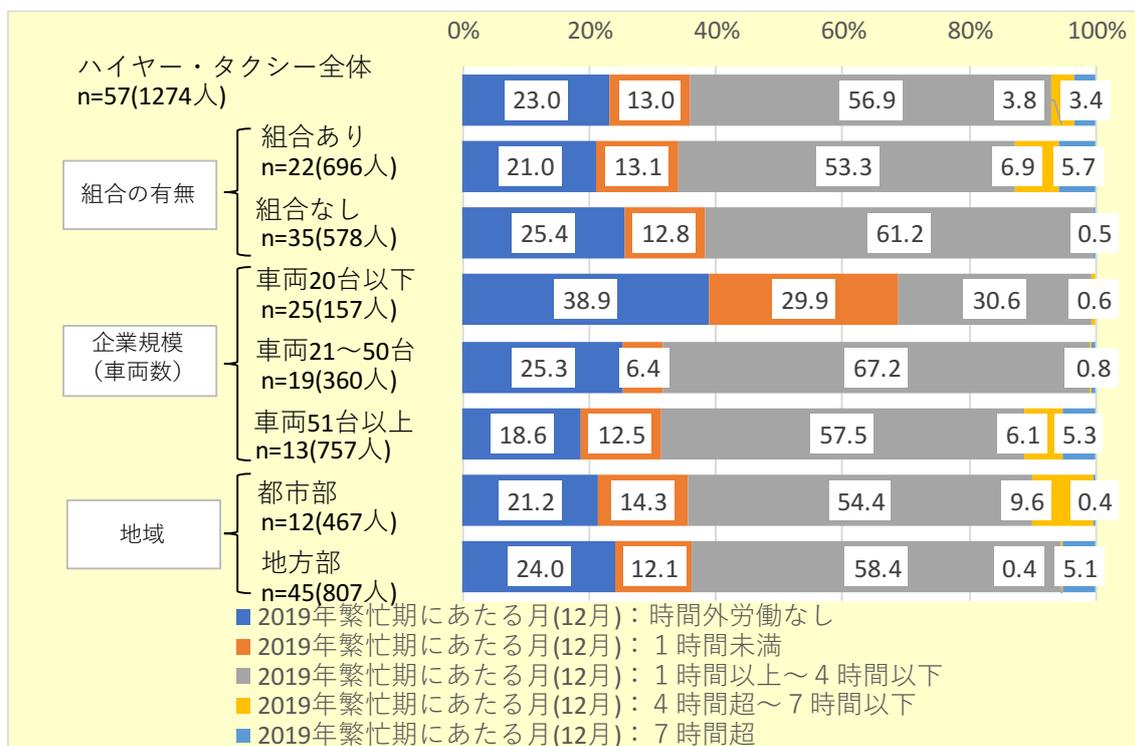
図表 201 時間外労働時間別の自動車運転者数・隔日勤務者(通常期)



隔日勤務者に関して、繁忙期における時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では、「1時間以上～4時間以下」の自動車運転者の割合が最も高く56.9%、次いで「時間外労働なし」が23.0%、「1時間未満」が13.0%であった。

また、企業規模（車両数）が大きくなるにつれ、時間外労働時間が長くなる傾向が見られた。

図表 202 時間外労働時間別の自動車運転者数・隔日勤務者（繁忙期）



# トラック

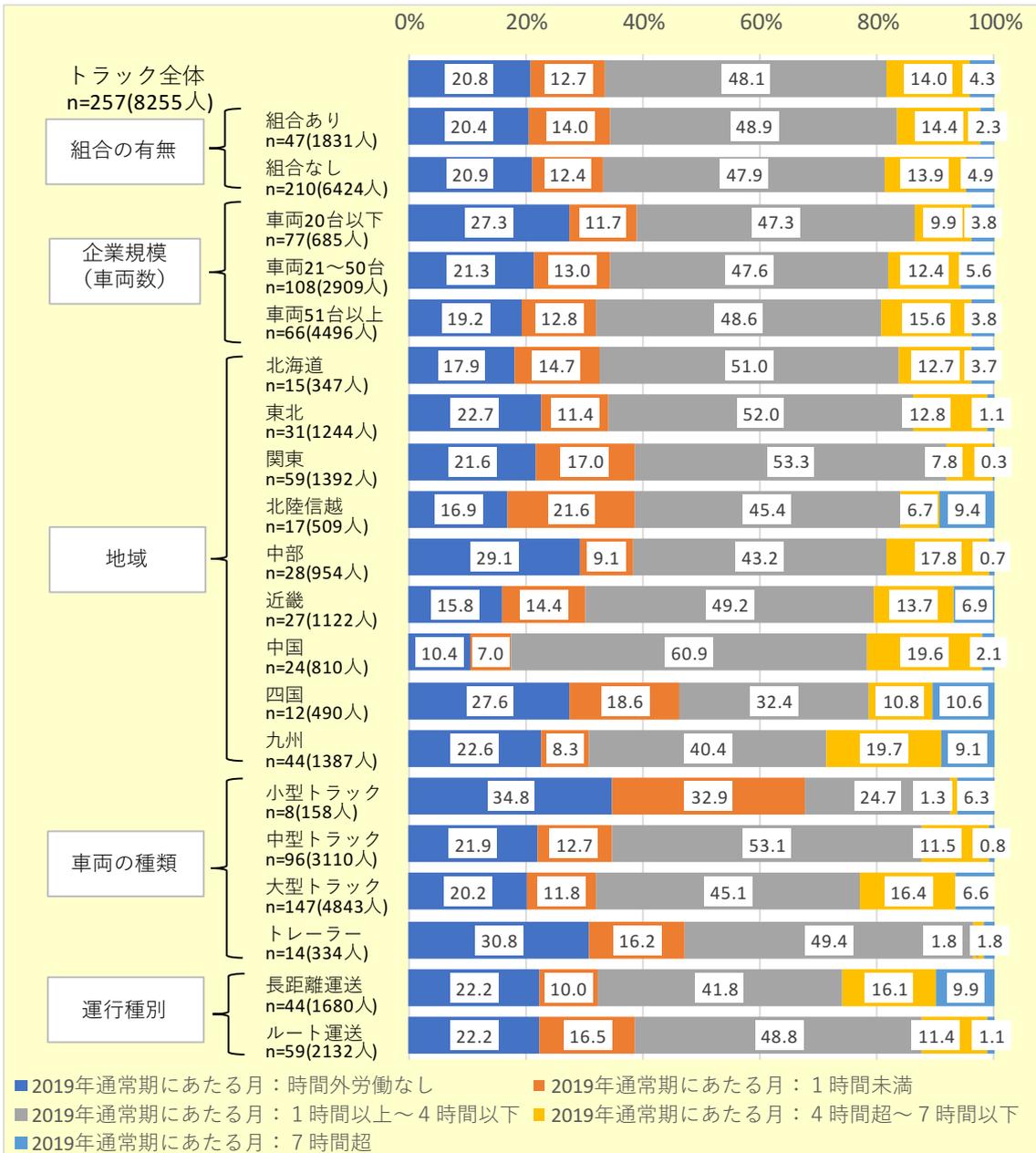
## ア) 事業者

### (1日の時間外労働時間)

通常期における、時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では、「1時間以上～4時間以下」の自動車運転者の割合が48.1%と最も高く、次いで「時間外労働なし」が20.8%、「4時間超～7時間以下」が14.0%であった。

また、車両の種類に関しては、「大型トラック」、「中型トラック」の事業者はその他に比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。

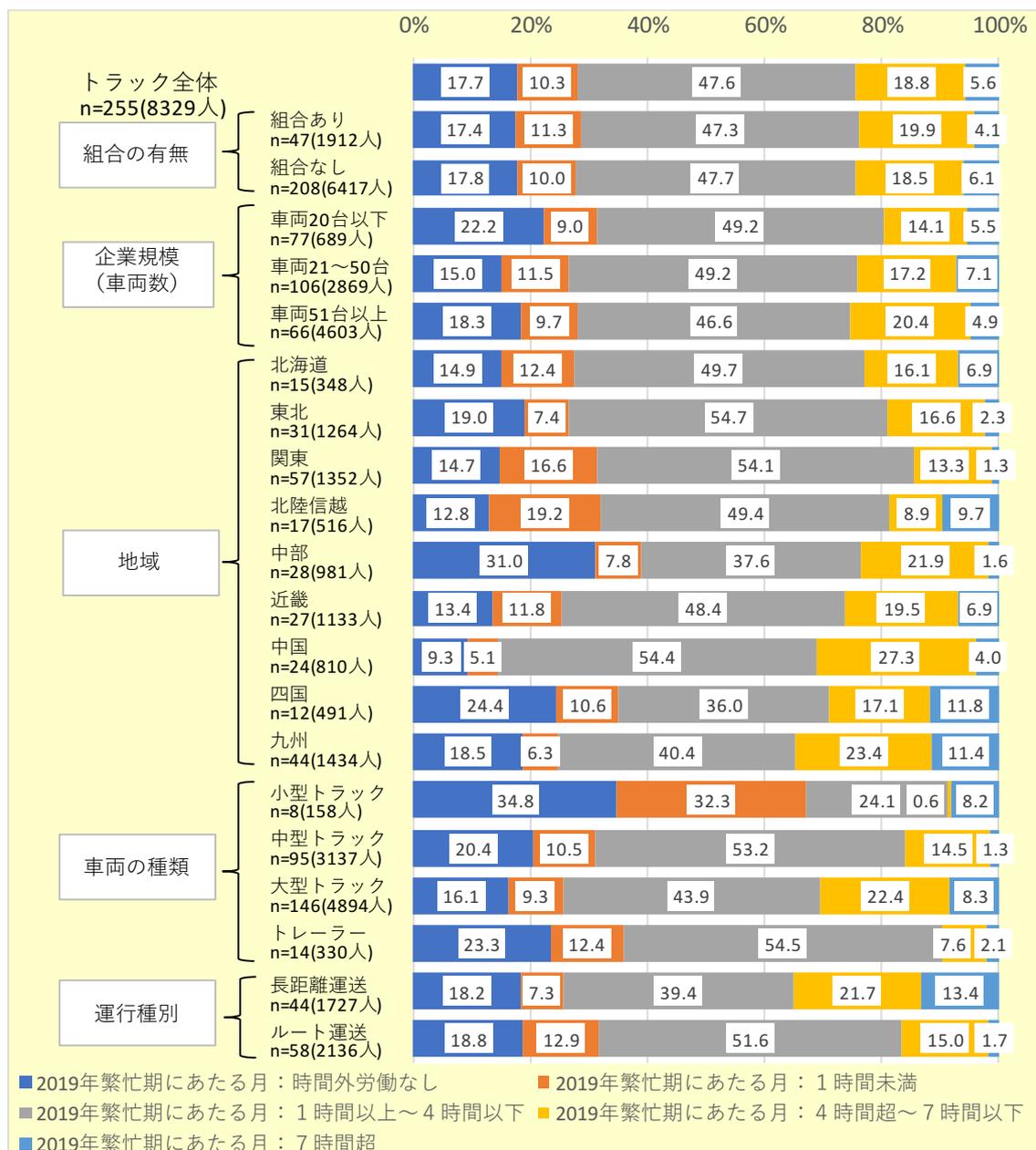
図表 203 時間外労働時間別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では、「1時間以上～4時間以下」の自動車運転者の割合が47.6%と最も高く、次いで「4時間超～7時間以下」が18.8%、「時間外労働なし」が17.7%であった。

また、車両の種類に関しては、「大型トラック」の事業者はその他に比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。

図表 204 時間外労働時間別の自動車運転者数（繁忙期）



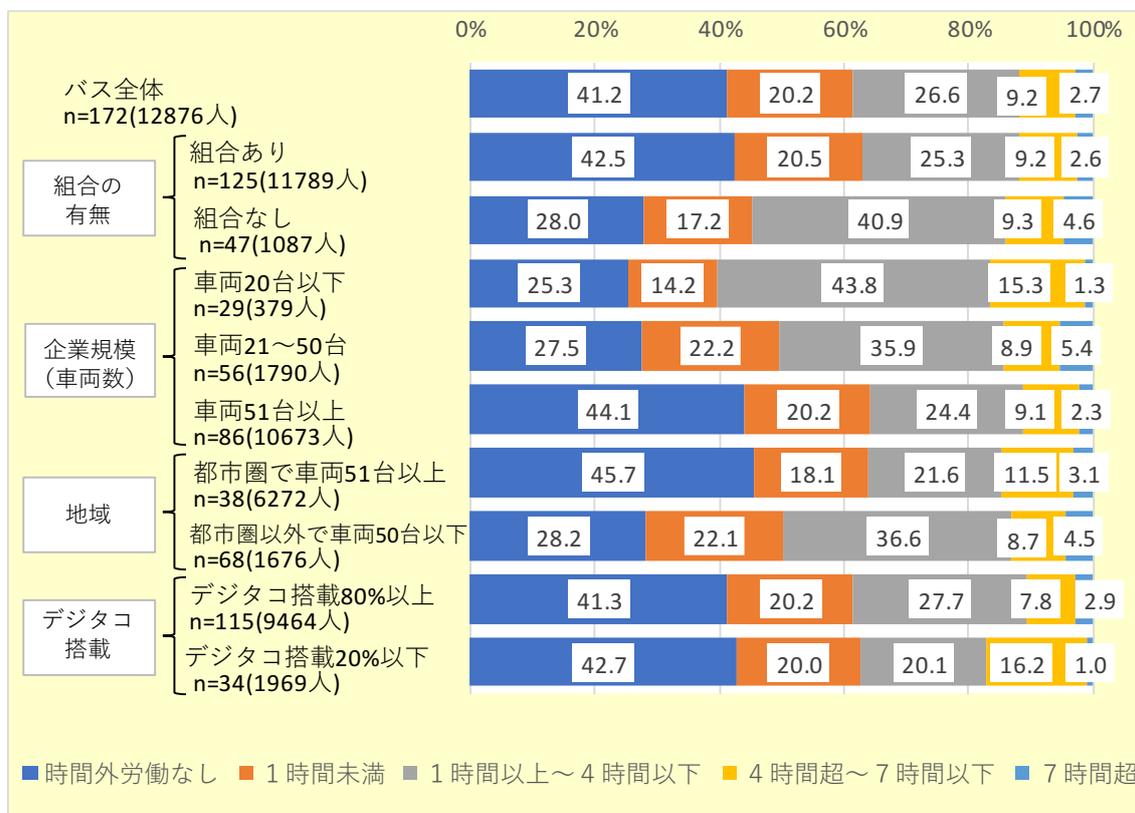
ア) 事業者

(1日の時間外労働時間)

時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、バス全体では、「時間外労働なし」の自動車運転者の割合が41.2%と最も高く、次いで「1時間以上～4時間以下」が26.6%、「1時間未満」が20.2%であった。

また、「組合なし」の事業者は「組合あり」の事業者に比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。さらに、「都市圏以外で車両50台以下」の事業者は「都市圏で車両51台以上」の事業者に比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。

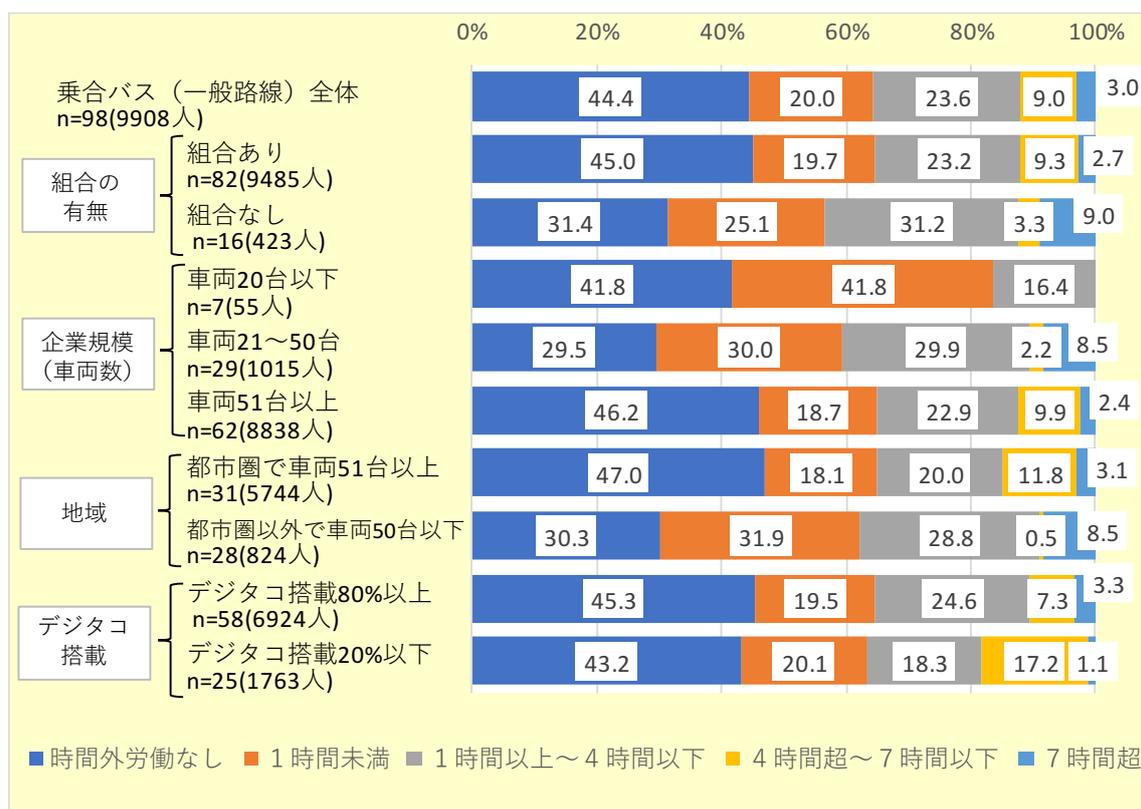
図表 205 時間外労働時間別の自動車運転者数・バス全体



乗合バス（一般路線）に関して、時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（一般路線）全体では、「時間外労働なし」の自動車運転者の割合が44.4%と最も高く、次いで「1時間以上～4時間以下」が23.6%、「1時間未満」が20.0%であった。

また、組合の有無に関しては、「組合なし」の事業者は「組合あり」の事業者に比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。さらに、企業規模（車両数）に関しては、「車両21～50台」の事業者はそれ以外に比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。

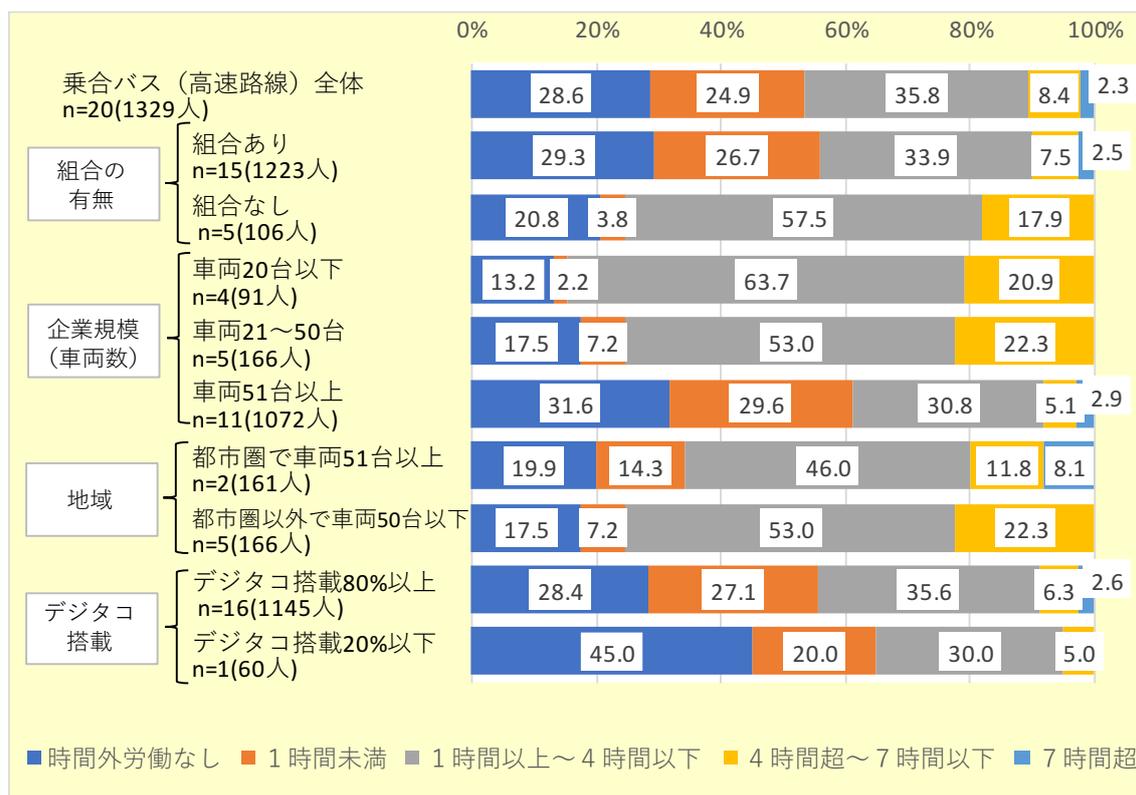
図表 206 時間外労働時間別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



乗合バス（高速路線）に関して、時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（高速路線）全体では、「1時間以上～4時間以下」の自動車運転者の割合が35.8%と最も高く、次いで「時間外労働なし」が28.6%、「1時間未満」が24.9%であった。

また、企業規模（車両数）が小さくなるにつれ時間外労働時間が長くなる傾向が見られた。さらに、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。

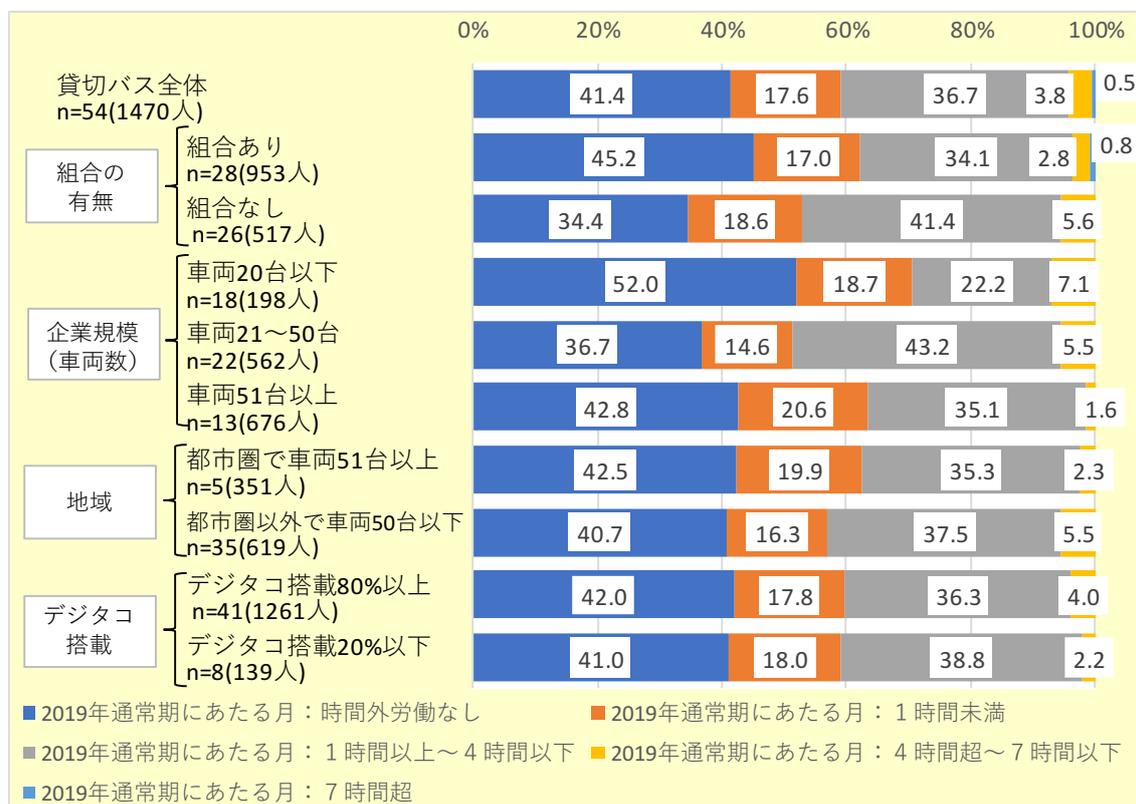
図表 207 時間外労働時間別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



貸切バスに関して、通常期における、時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では、「時間外労働なし」の自動車運転者の割合が41.4%と最も高く、次いで「1時間以上～4時間以下」が36.7%、「1時間未満」が17.6%であった。

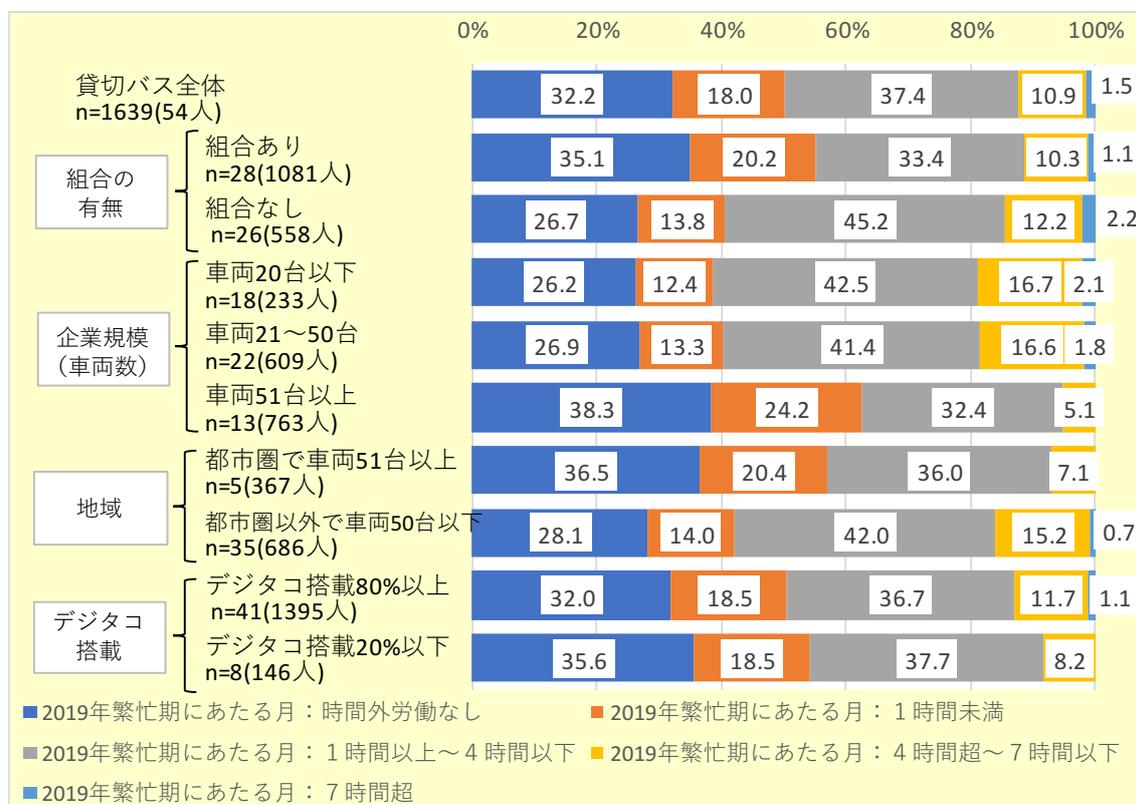
また、組合の有無に関しては、「組合なし」の事業者は「組合あり」の事業者に比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。

図表 208 時間外労働時間別の自動車運転者数・貸切バス（通常期）



貸切バスに関して、繁忙期における、時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では、「1時間以上～4時間以下」の自動車運転者の割合が37.4%と最も高く、次いで「時間外労働なし」が32.2%、「1時間未満」が18.0%であった。

図表 209 時間外労働時間別の自動車運転者数・貸切バス（繁忙期）



## (9) 法定休日の状況

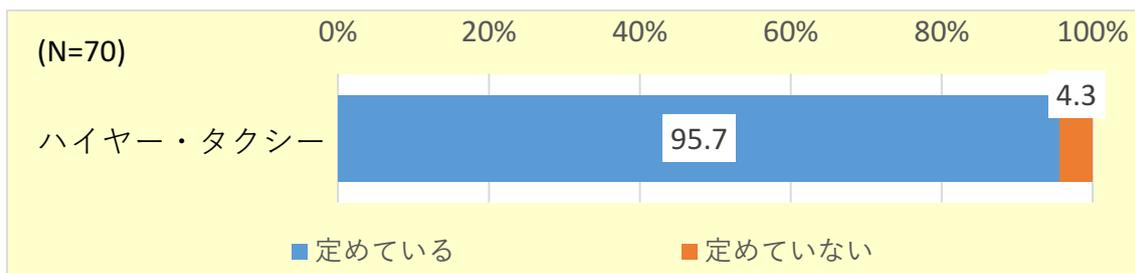
### ハイヤー・タクシー

#### ア) 事業者

##### (法定休日の状況)

法定休日を定めているかを尋ねたところ、ハイヤー・タクシーでは「定めている」が95.7%、「定めていない」が4.3%であった。

図表 210 法定休日を定めているか

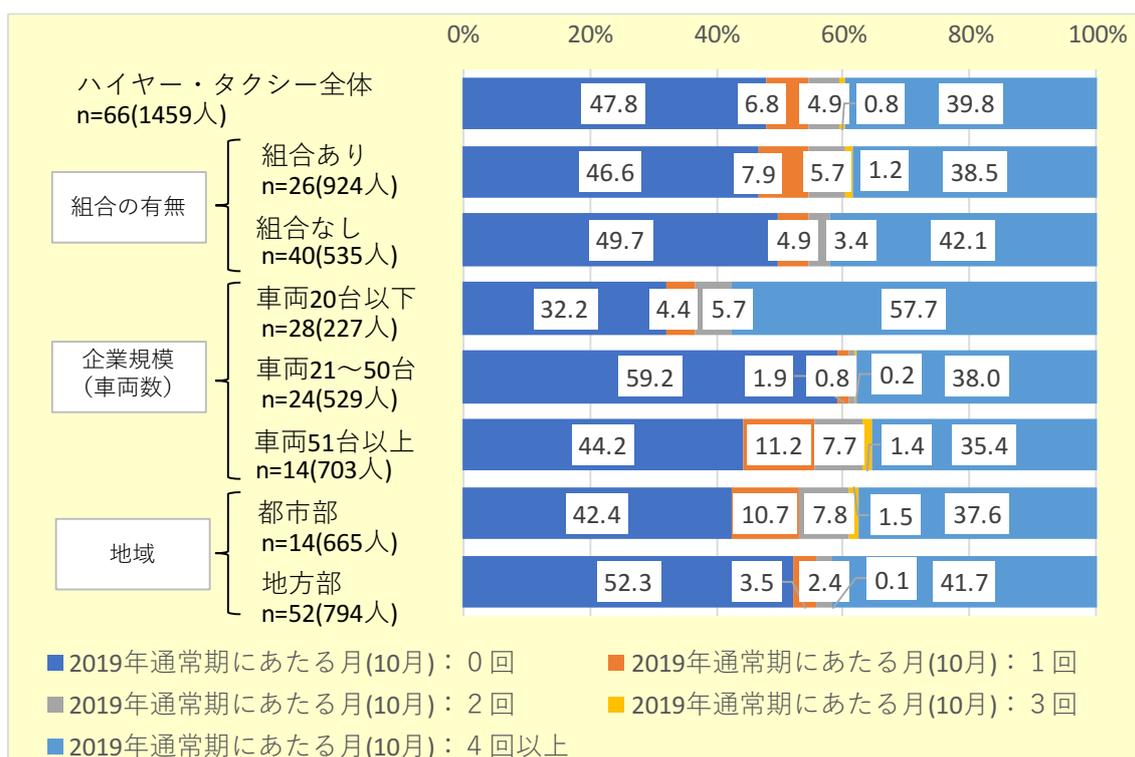


##### (日勤勤務者の法定休日労働の回数)

休日労働は2週間に1回が限度と定められているが、通常期における法定休日労働の回数別の日勤勤務の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「0回」の自動車運転者の割合が47.8%と最も高く、次いで「4回以上」が39.8%、「1回」が6.8%であった。

また、企業規模(車両数)に関しては、「車両21~50台」の事業者は、それ以外に比べて法定休日労働の回数が少ない傾向が見られた。

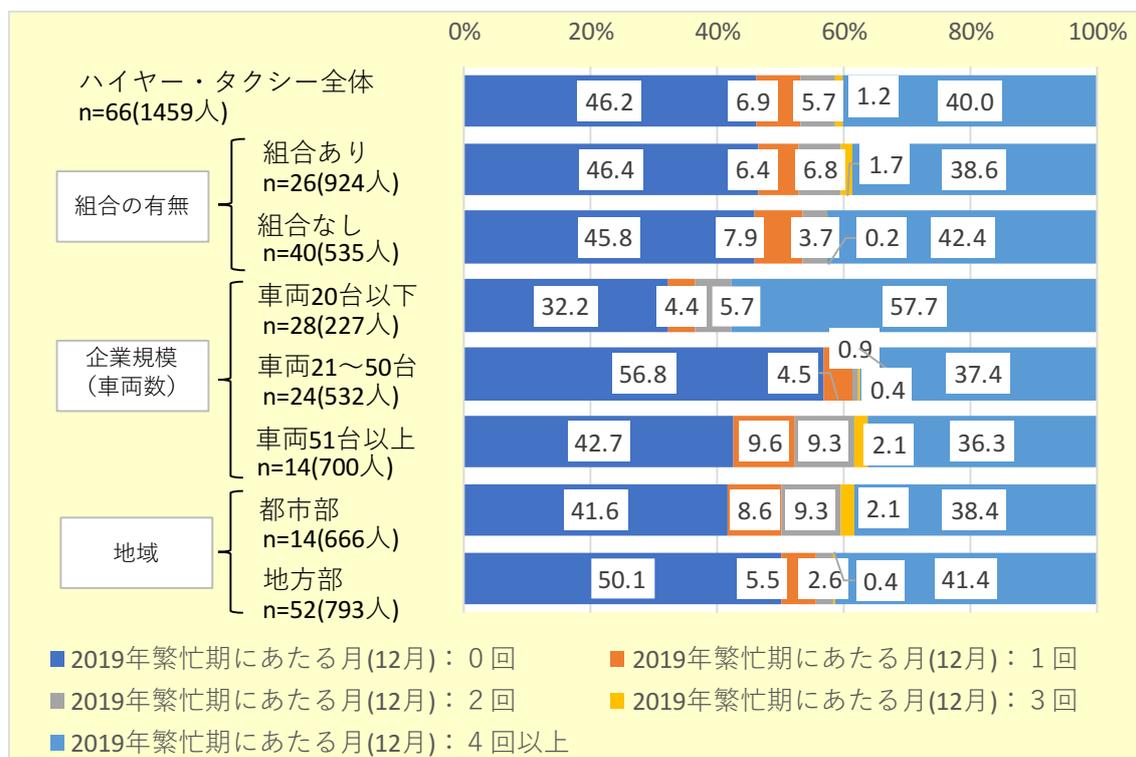
図表 211 法定休日労働の回数別の自動車運転者数・日勤(通常期)



日勤勤務者に関して、繁忙期における法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「0回」の自動車運転者の割合が46.2%と最も高く、次いで「4回以上」が40.0%、「1回」が6.9%であった。

また、企業規模（車両数）に関しては、「車両20台以下」の事業者数は、それ以外に比べて法定休日労働の回数が多い傾向が見られた。

図表 212 法定休日労働の回数別の自動車運転者数・日勤（繁忙期）

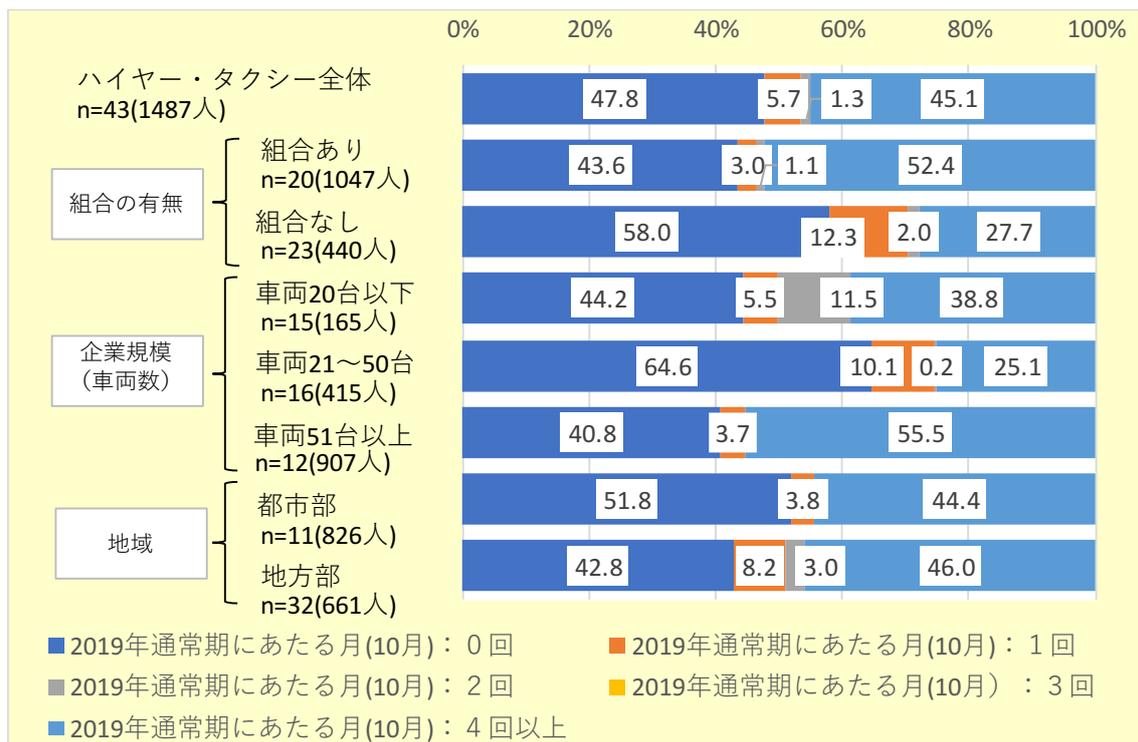


(隔日勤務者の法定休日労働の回数)

休日労働は2週間に1回が限度と定められているが、通常期における法定休日労働の回数別の隔日勤務の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「0回」の自動車運転者の割合が47.8%と最も高く、次いで「4回以上」が45.1%、「1回」が5.7%であった。

また、組合の有無に関しては、「組合あり」の事業者は「組合なし」の事業者に比べて法定休日労働の回数が多い傾向が見られ、企業規模(車両数)に関しては、「車両21~50台」の事業者数は、それ以外に比べて法定休日労働の回数が少ない傾向が見られた。

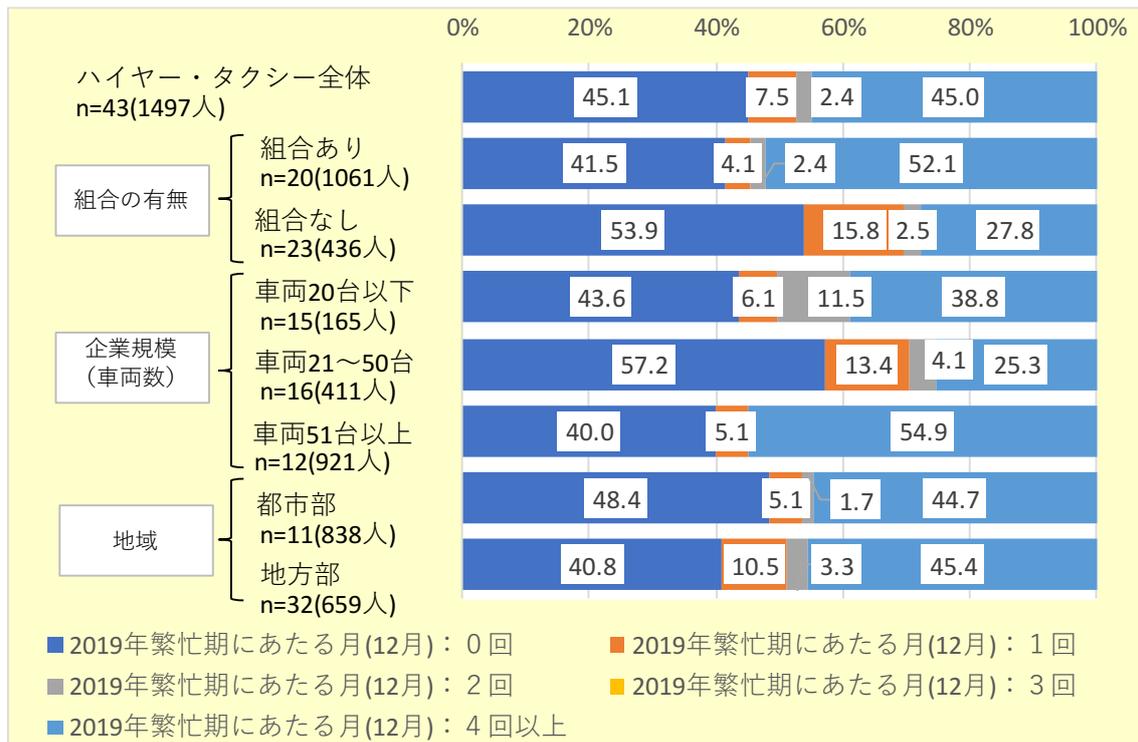
図表 213 法定休日労働の回数別の自動車運転者数・隔勤(通常期)



隔日勤務者に関して、繁忙期における法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「0回」の自動車運転者の割合が45.1%と最も高く、次いで「4回以上」が45.0%、「1回」が7.5%であった。

組合の有無に関しては、「組合あり」の事業者は「組合なし」の事業者に比べて法定休日労働の回数が多い傾向が見られ、「車両21～50台」の事業者数は、それ以外に比べて法定休日労働の回数が少ない傾向が見られた。

図表 214 法定休日労働の回数別の自動車運転者数・隔勤（繁忙期）



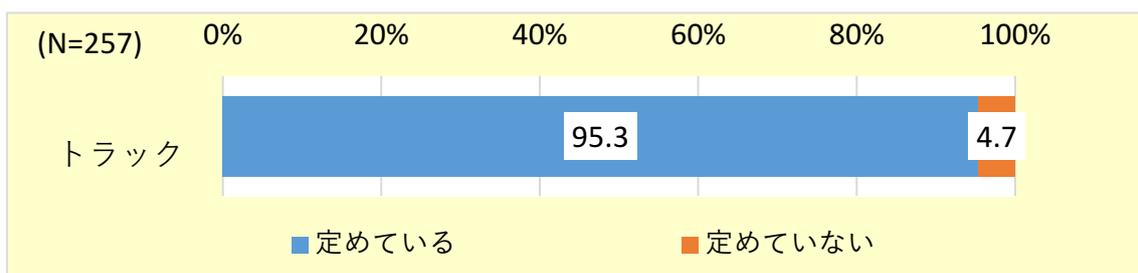
## トラック

### ア) 事業者

#### (法定休日の状況)

法定休日を定めているかを尋ねたところ、トラックでは「定めている」が95.3%、「定めていない」が4.7%であった。

図表 215 法定休日を定めているか

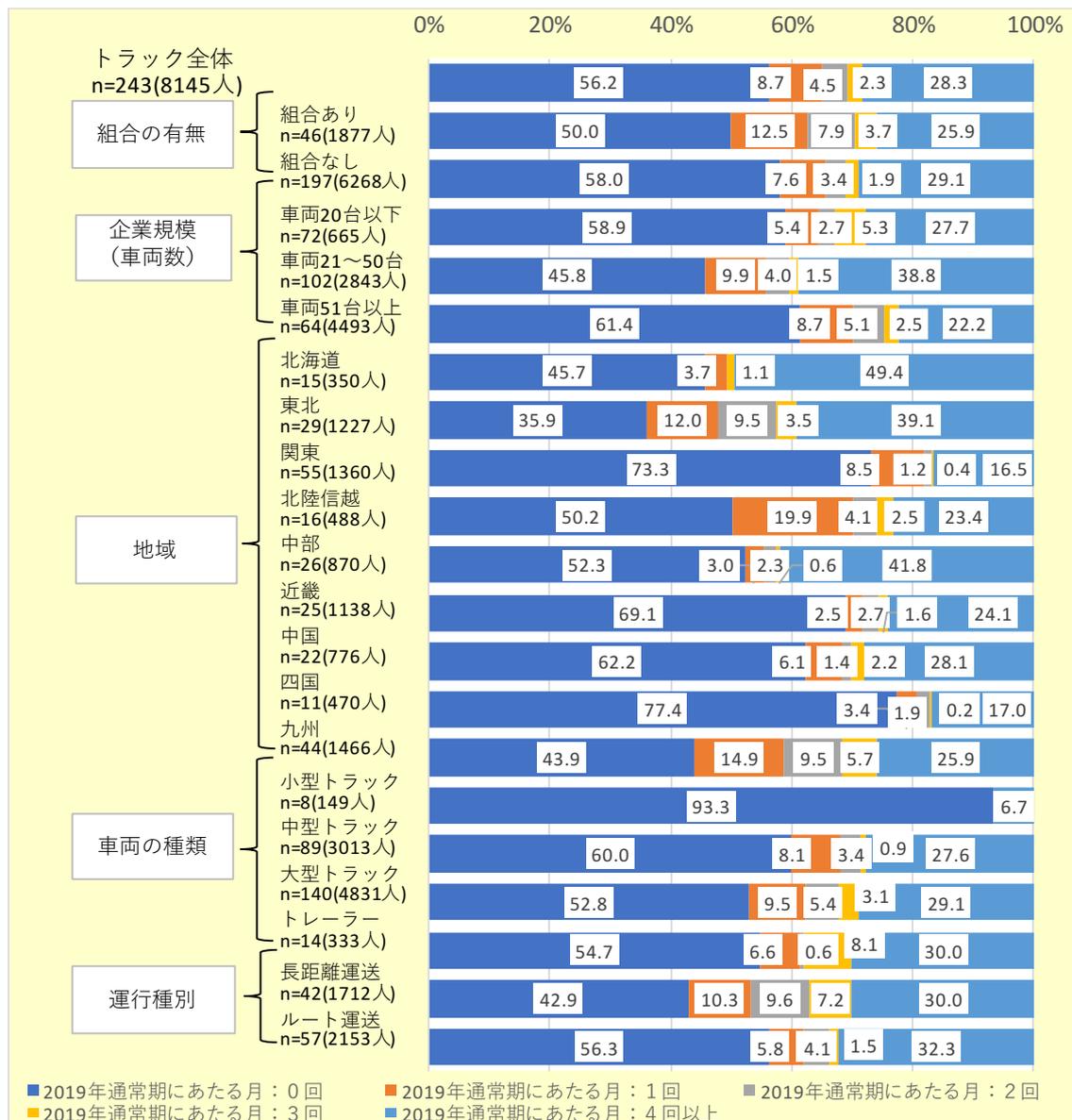


(法定休日労働の回数)

休日労働は2週間に1回が限度と定められているが、通常期における、法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では「0回」の自動車運転者の割合が56.2%と最も高く、次いで「4回以上」が28.3%、「1回」が8.7%であった。

また、車両の種類に関しては、「小型トラック」の事業者はそれ以外に比べて法定休日労働の回数が少ない傾向が見られた。企業規模（車両数）に関しては、「車両21～50台」の事業者はそれ以外に比べて法定休日労働の回数が多い傾向が見られた。

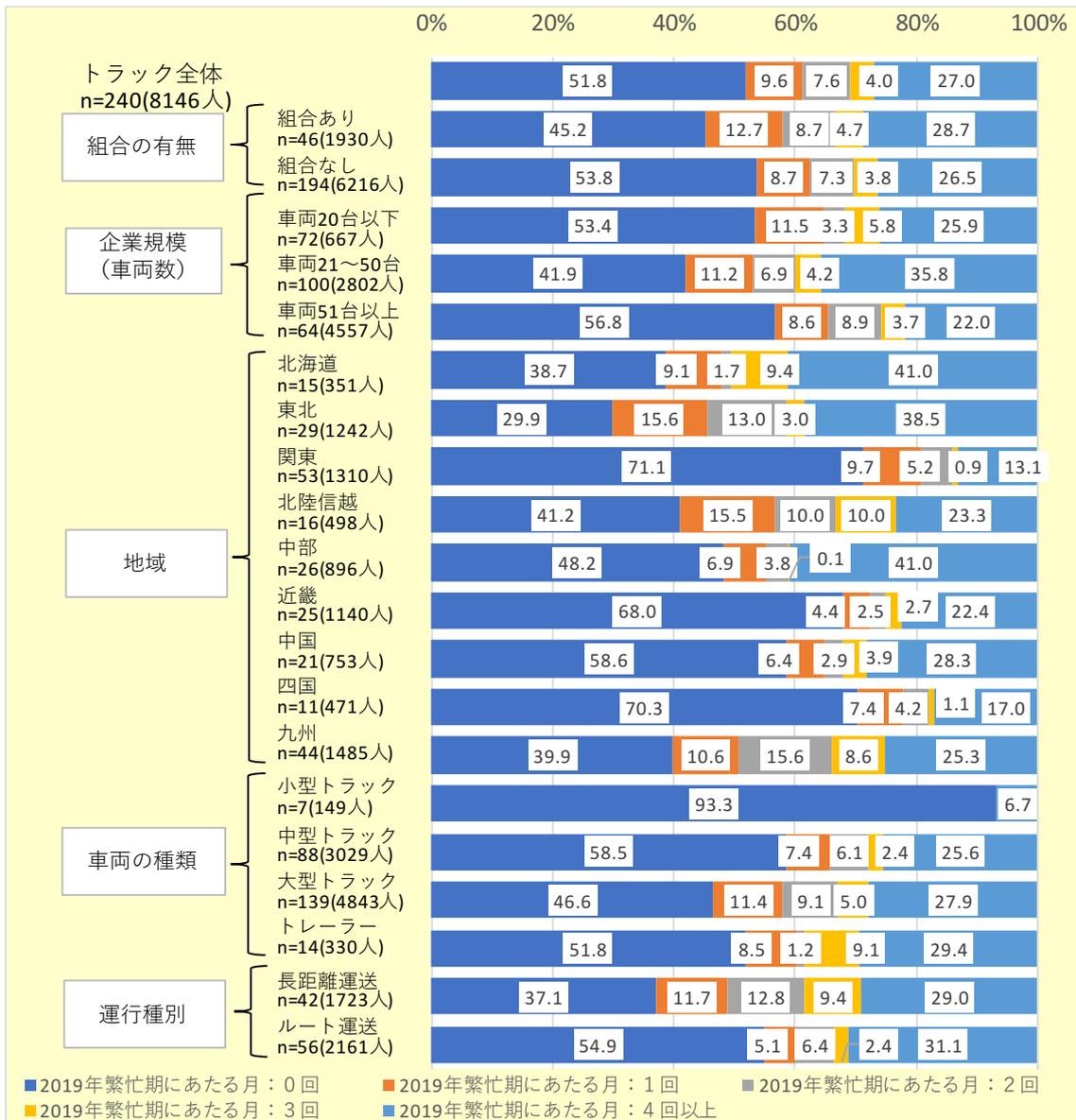
図表 216 法定休日労働の回数別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では「0回」の自動車運転者の割合が51.8%と最も高く、次いで「4回以上」が27.0%、「1回」が9.6%であった。

車両の種類に関しては、「小型トラック」の事業者の自動車運転者はそれ以外に比べて法定休日労働の回数が少ない傾向が見られた。また、運行種別に関しては、「長距離運送」事業者の自動車運転者は、「ルート運送」事業者に比べて法定休日労働の回数が多い傾向が見られた。

図表 217 法定休日労働の回数別の自動車運転者数（繁忙期）



バス

ア) 事業者

(法定休日の状況)

法定休日を定めているかを尋ねたところ、バス全体では「定めている」が90.8%、「定めていない」が9.2%であった。

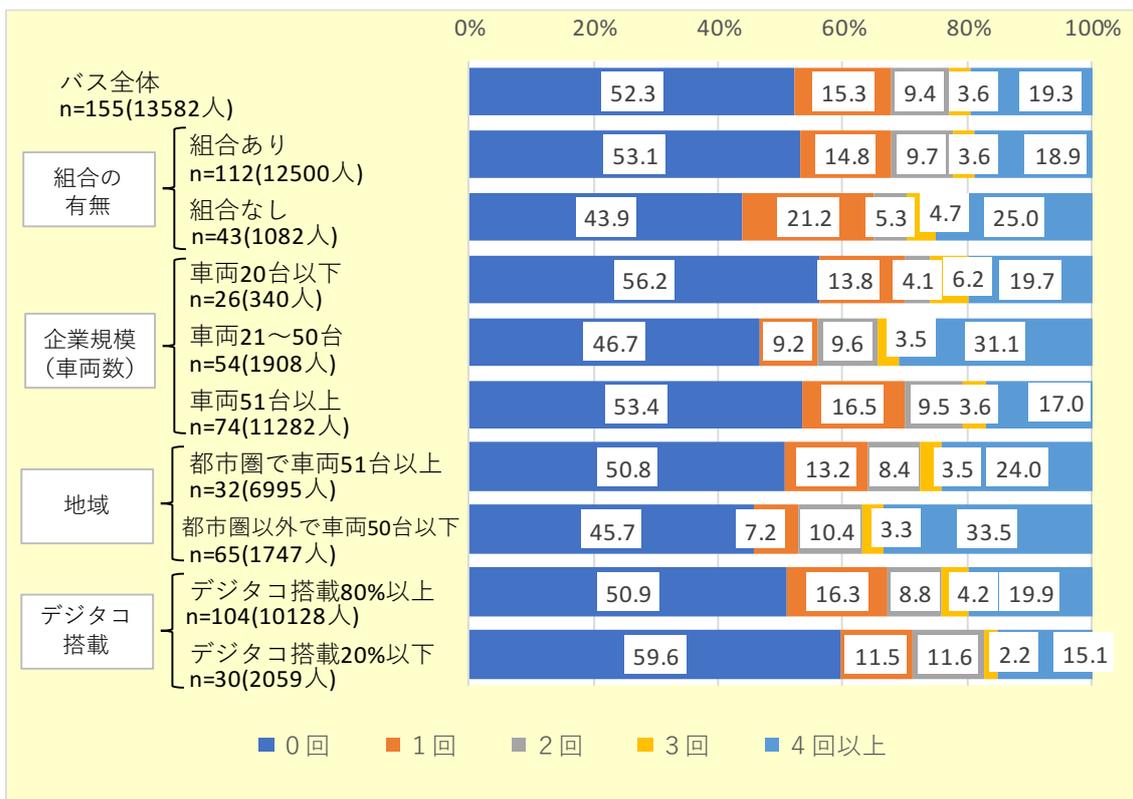
図表 218 法定休日を定めているか



(法定休日労働の回数)

休日労働は2週間に1回が限度と定められているが、法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、バス全体では「0回」の自動車運転者の割合が52.3%と最も高く、次いで「4回」が19.3%、「1回」が15.3%であった。

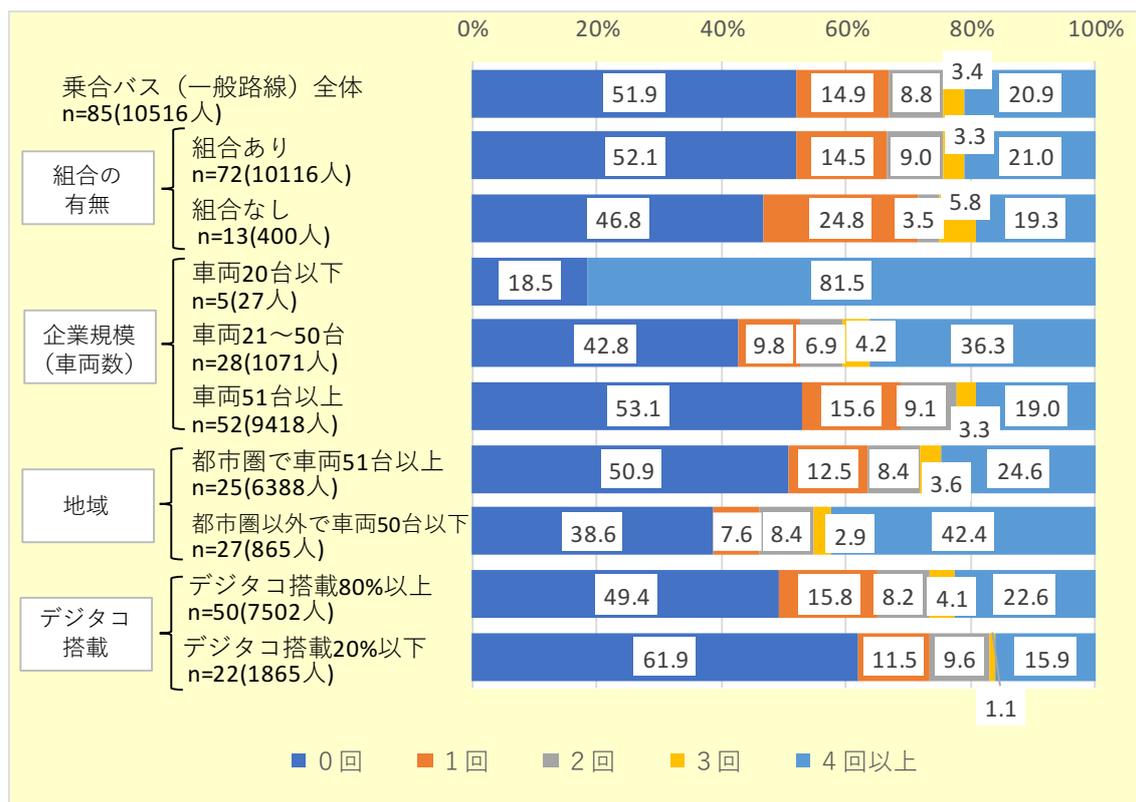
図表 219 法定休日労働の回数別の自動車運転者数・バス全体



乗合バス（一般路線）に関して、法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（一般路線）全体では「0回」の自動車運転者の割合が51.9%と最も高く、次いで「4回」が20.9%、「1回」が14.9%であった。

また、地域に関しては、「都市圏以外で車両50台以下」の事業者は「都市圏で車両51台以上」の事業者に比べて法定休日労働の回数が多い結果が見られた。さらに、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は「デジタコ搭載20%以下」の事業者に比べて法定休日労働の回数が多い結果が見られた。

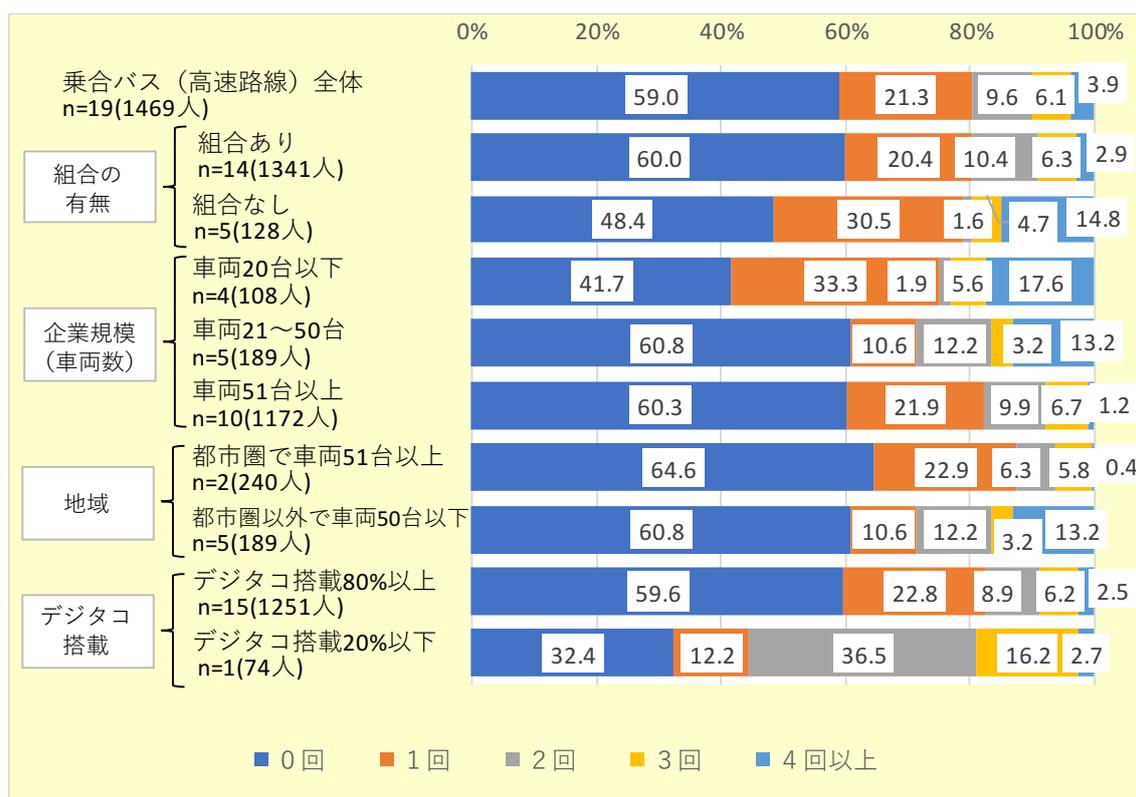
図表 220 法定休日労働の回数別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



乗合バス（高速路線）に関して、法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（高速路線）全体では「0回」の自動車運転者の割合が59.0%と最も高く、次いで「1回」が21.3%、「2回」が9.6%であった。

また、組合の有無に関しては、「組合なし」の事業者は「組合あり」の事業者に比べて法定休日労働の回数が多い結果が見られた。さらに、企業規模（車両数）に関しては、「車両20台以下」の事業者はそれ以外に比べて法定休日労働の回数が多い結果が見られた。また、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載20%以下」の事業者は「デジタコ搭載80%以上」の事業者に比べて法定休日労働の回数が多い結果が見られた。

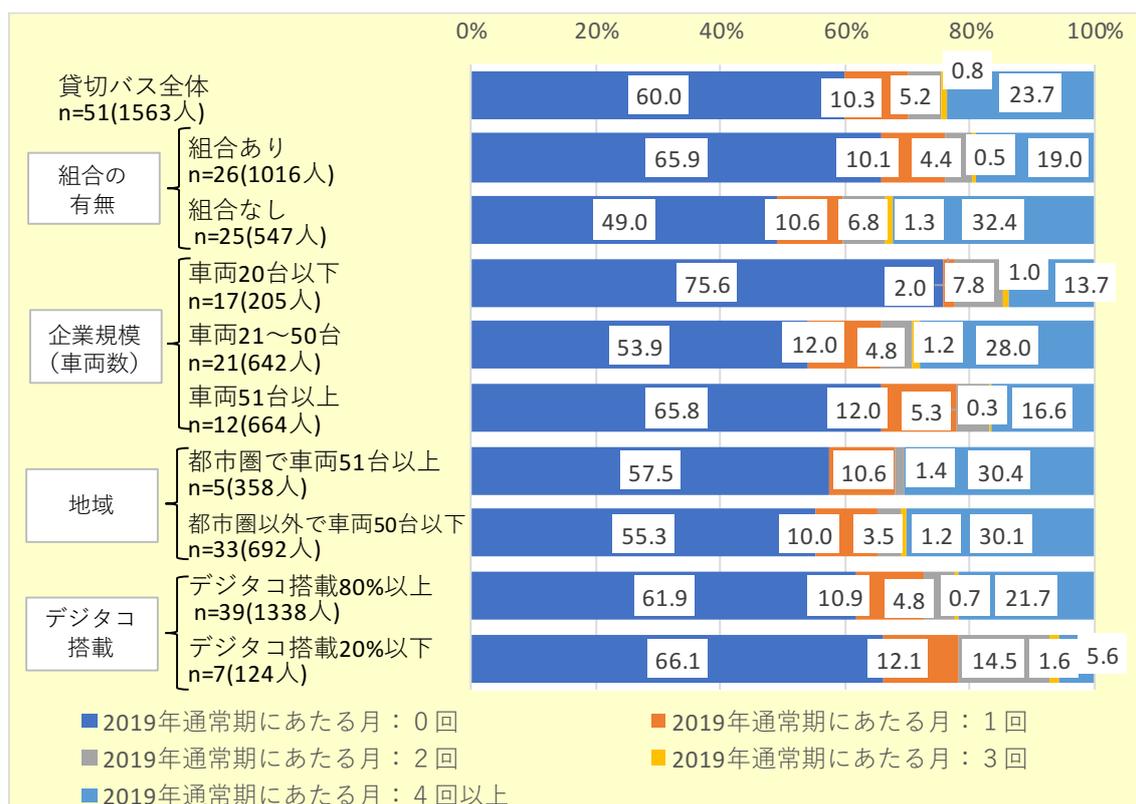
図表 221 法定休日労働の回数別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



貸切バスに関して、通常期における、法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では「0回」の自動車運転者の割合が60.0%と最も高く、次いで「4回以上」が23.7%、「1回」が10.3%であった。

また、組合の有無に関しては、「組合なし」の事業者は「組合あり」の事業者に比べて法定休日労働の回数が多い結果が見られ、企業規模（車両数）に関しては、「車両21～50台」の事業者はそれ以外に比べて法定休日労働の回数が多い結果が見られた。

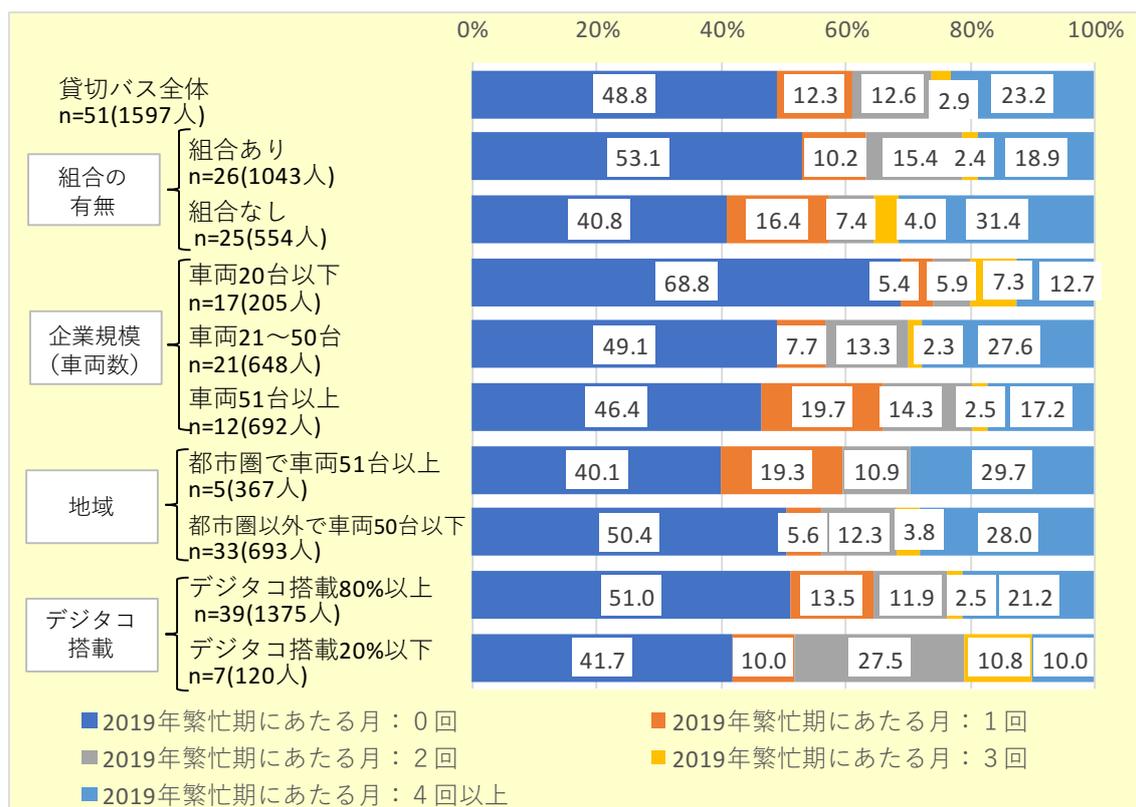
図表 222 法定休日労働の回数別の自動車運転者数・貸切バス（通常期）



貸切バスに関して、繁忙期における、法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では「0回」の自動車運転者の割合が48.8%と最も高く、次いで「4回以上」が23.2%、「2回」が12.6%であった。

また、組合の有無に関しては、「組合なし」の事業者は「組合あり」の事業者に比べて法定休日労働の回数が多い結果が見られ、企業規模（車両数）に関しては、「車両20台以下」の事業者はそれ以外に比べ法定休日労働の回数が多い結果が見られた。さらに、地域に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者に比べて法定休日労働の回数が多い結果が見られた。

図表 223 法定休日労働の回数別の自動車運転者数・貸切バス（繁忙期）



## (10) 休憩時間

### ハイヤー・タクシー

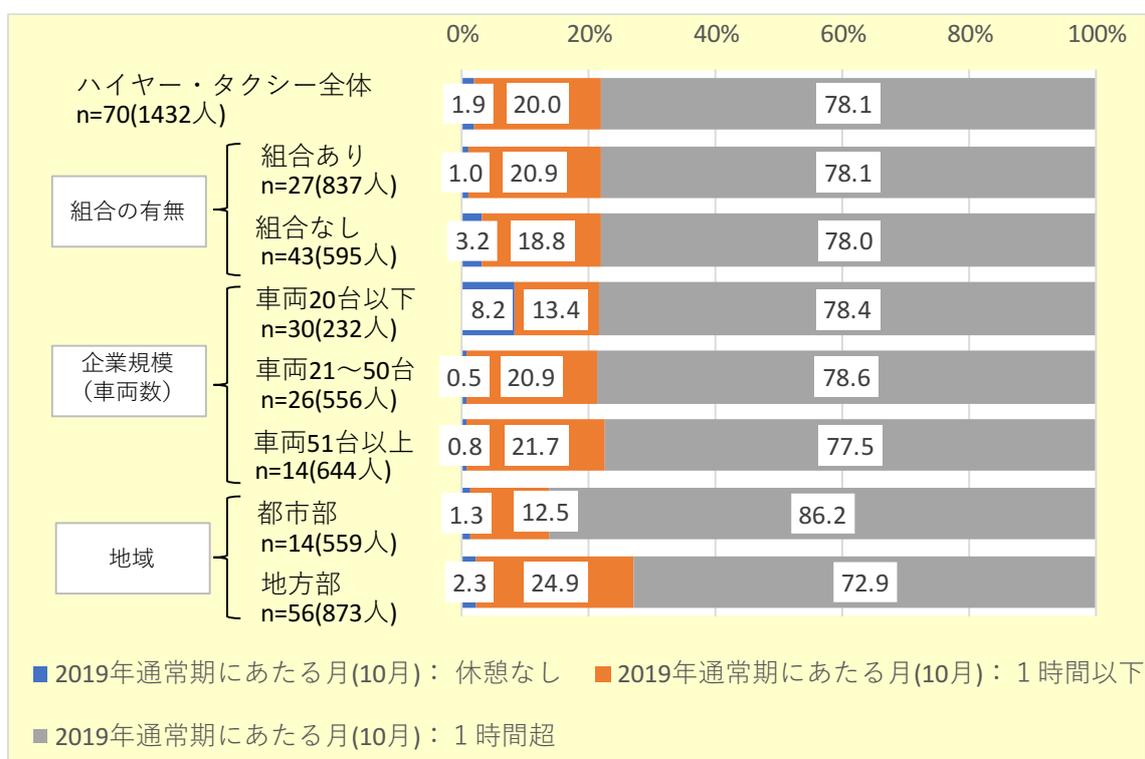
#### ア) 事業者

##### (日勤勤務者の休憩時間)

通常期における、休憩時間別の日勤の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「1時間超」の自動車運転者の割合が78.1%と最も高く、次いで「1時間以下」が20.0%、「休憩なし」が1.9%であった。

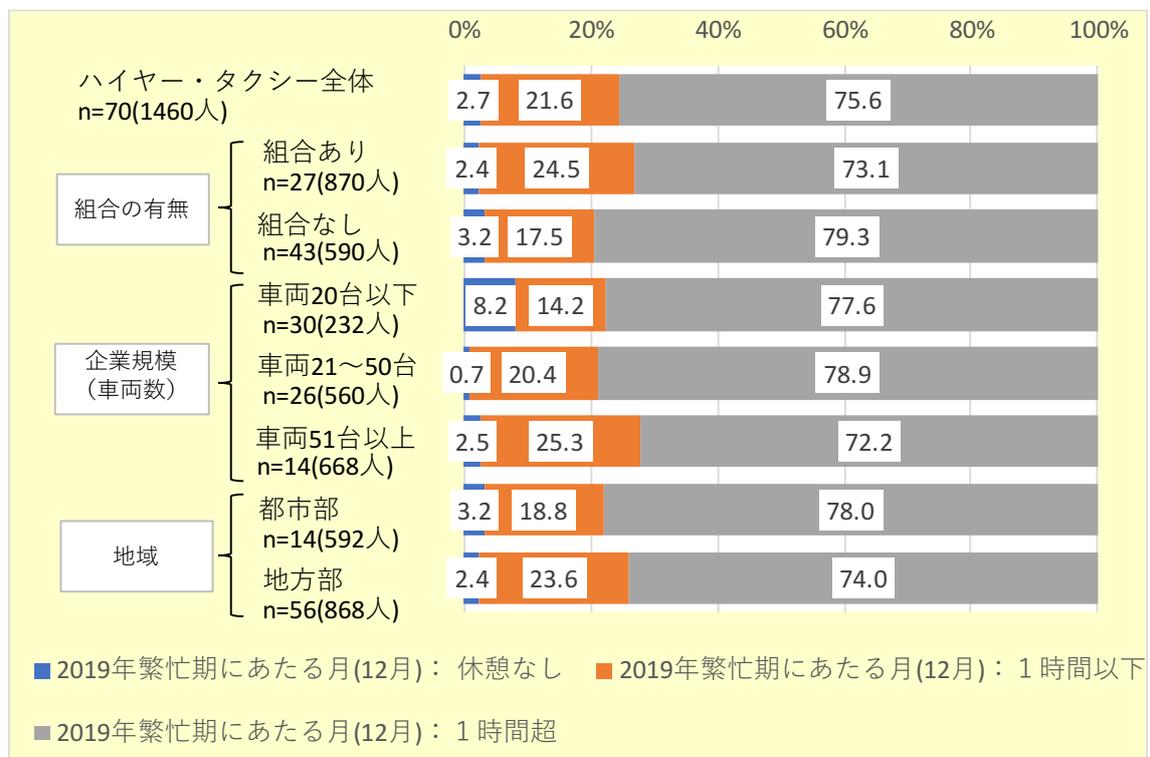
また、地域に関しては、「都市部」の事業者は「地方部」の事業者に比べ、休憩時間が長くなる傾向が見られた。

図表 224 休憩時間別の自動車運転者数・日勤勤務者（通常期）



繁忙期における、休憩時間別の日勤の自動車運転者数を尋ねたところ、ハイヤー・タクシー全体では「1時間超」の自動車運転者の割合が75.6%と最も高く、次いで「1時間以下」が21.6%、「休憩なし」が2.7%であった。

図表 225 休憩時間別の自動車運転者数・日勤（繁忙期）



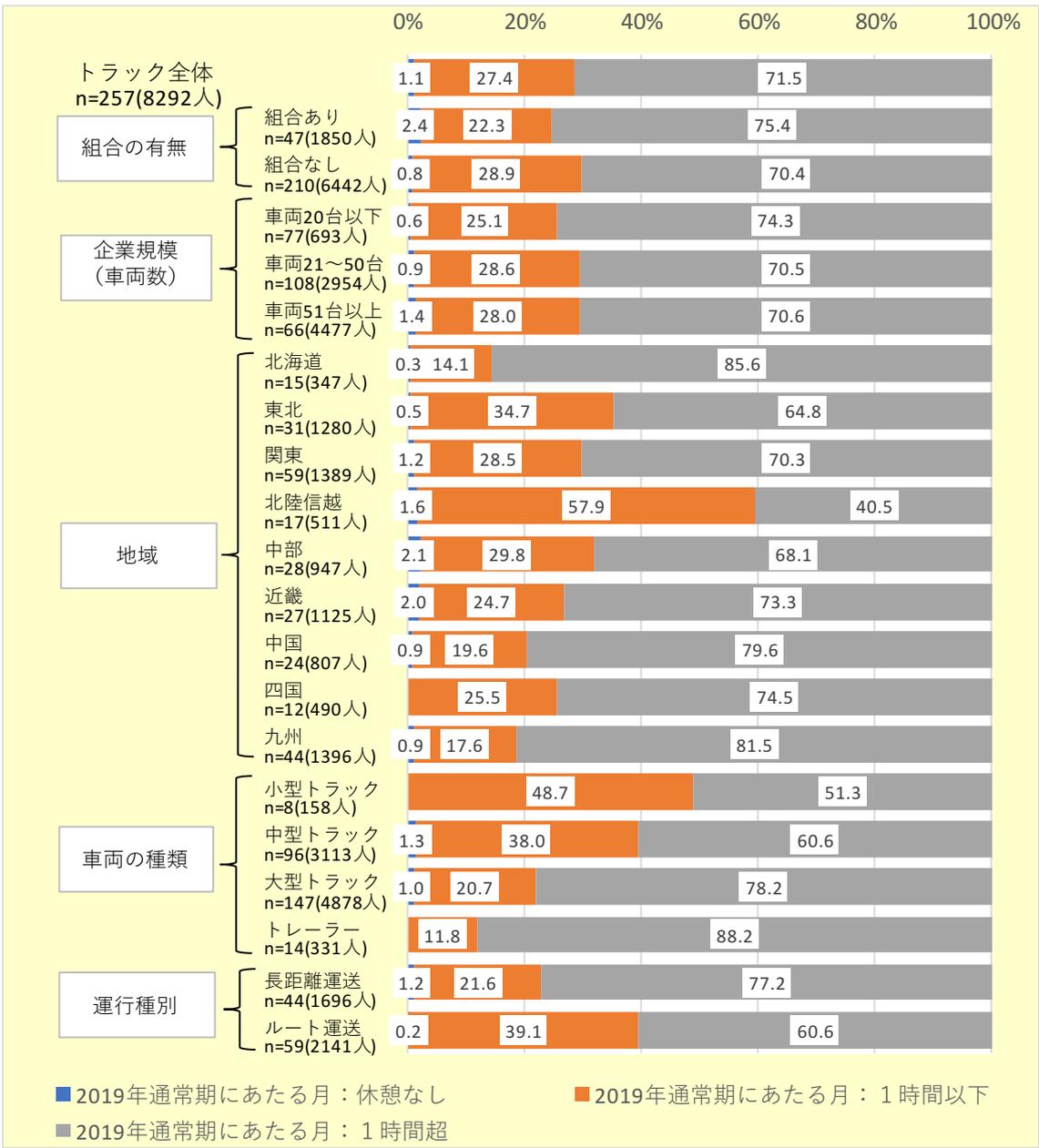
トラック

ア) 事業者  
(休憩時間)

通常期における、休憩時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では「1時間超」の自動車運転者の割合が71.5%と最も高く、次いで「1時間以下」が27.4%、「休憩なし」が1.1%であった。

地域に関しては、「北海道」の事業者はそれ以外の地域に比べ休憩時間が長い傾向が見られた。また、車両の種類に関しては、「トレーラー」の事業者はそれ以外に比べ休憩時間が長い傾向が見られた。

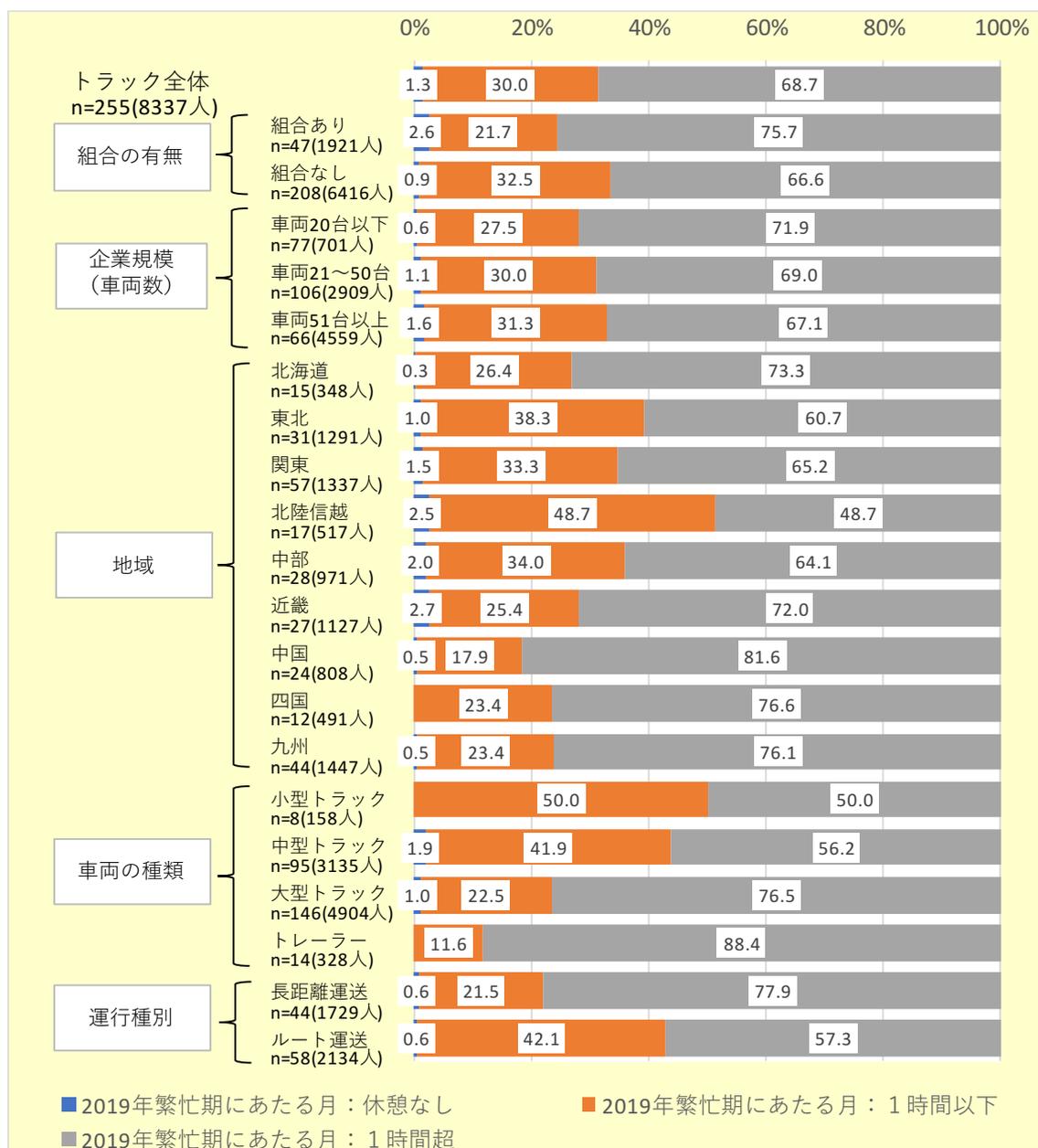
図表 226 休憩時間別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、休憩時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、トラック全体では「1時間超」の自動車運転者の割合が68.7%と最も高く、次いで「1時間以下」が30.0%、「休憩なし」が1.3%であった。

また、組合の有無に関しては、「組合あり」の事業者は「組合なし」の事業者に比べ休憩時間が長い傾向が見られた。さらに、車両の種類に関しては、「トレーラー」の事業者はそれ以外に比べ休憩時間が長い傾向が見られた。

図表 227 休憩時間別の自動車運転者数（繁忙期）



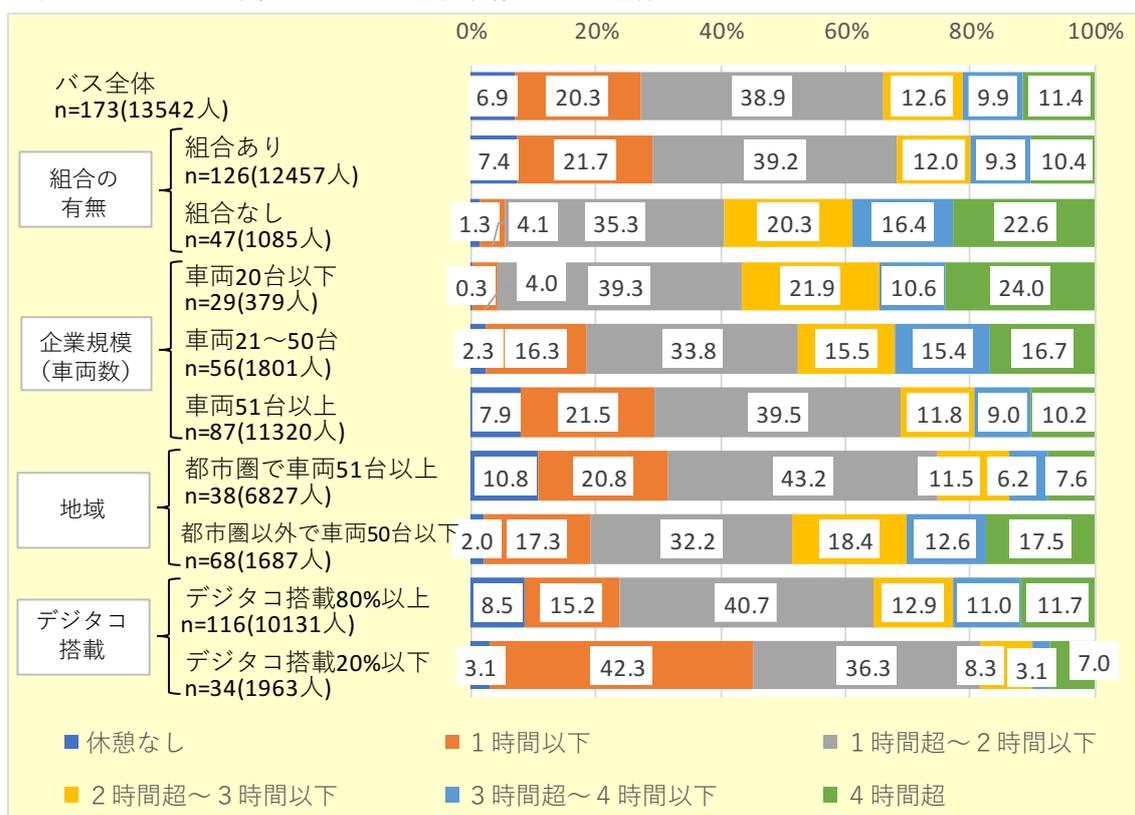
ア) 事業者

(休憩時間)

休憩時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、バス全体では「1時間超～2時間以下」の自動車運転者の割合が38.9%と最も高く、次いで「1時間以下」が20.3%、「2時間超～3時間以下」が12.6%であった。

また、地域に関しては、「都市圏以外で車両50台以下」の事業者は「都市圏で車両51台以上」の事業者より休憩時間が長くなる傾向が見られた。さらに、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は、「デジタコ搭載20%以下」の事業者より休憩時間が長くなる傾向が見られた。

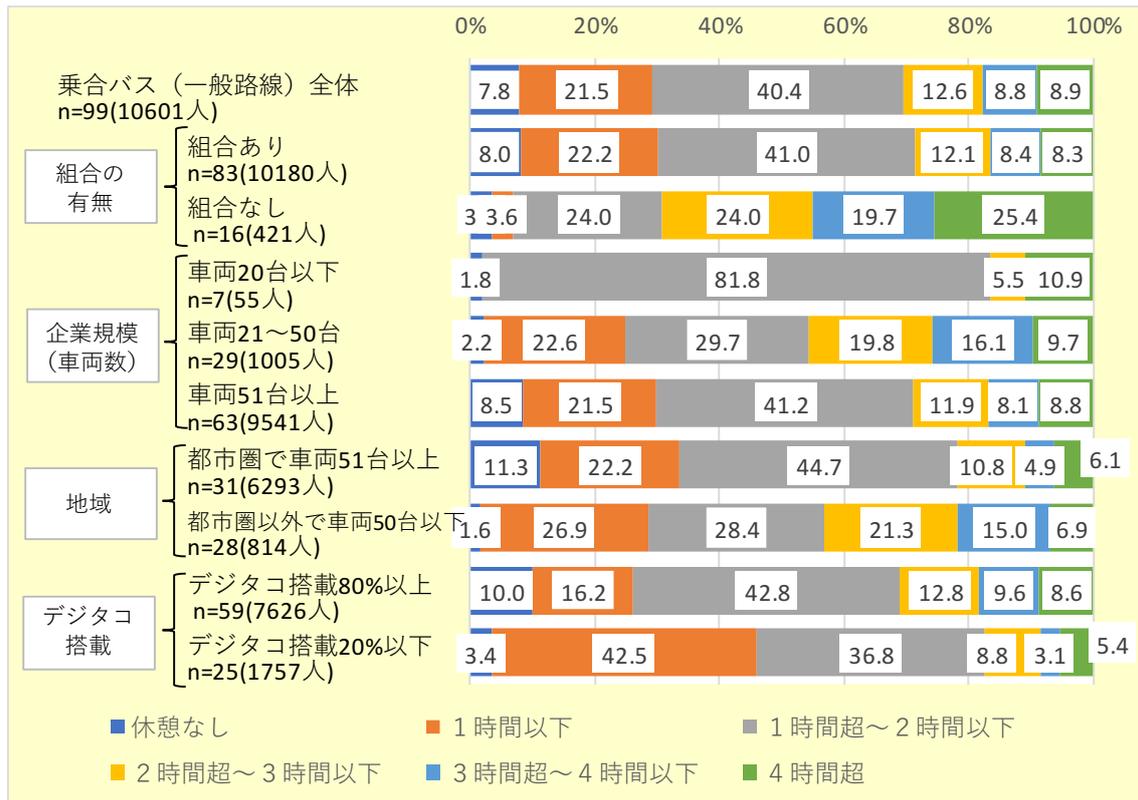
図表 228 休憩時間別の自動車運転者数・バス全体



乗合バス（一般路線）に関して、休憩時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（一般路線）全体では「1時間超～2時間以下」の自動車運転者の割合が40.4%と最も高く、次いで「1時間以下」が21.5%、「2時間超～3時間以下」が12.6%であった。

また、企業規模（車両数）に関しては、「車両20台以下」の事業者はその他に比べて休憩時間が長くなる傾向が見られた。さらに、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は、「デジタコ搭載20%以下」の事業者より休憩時間が長くなる傾向が見られた。

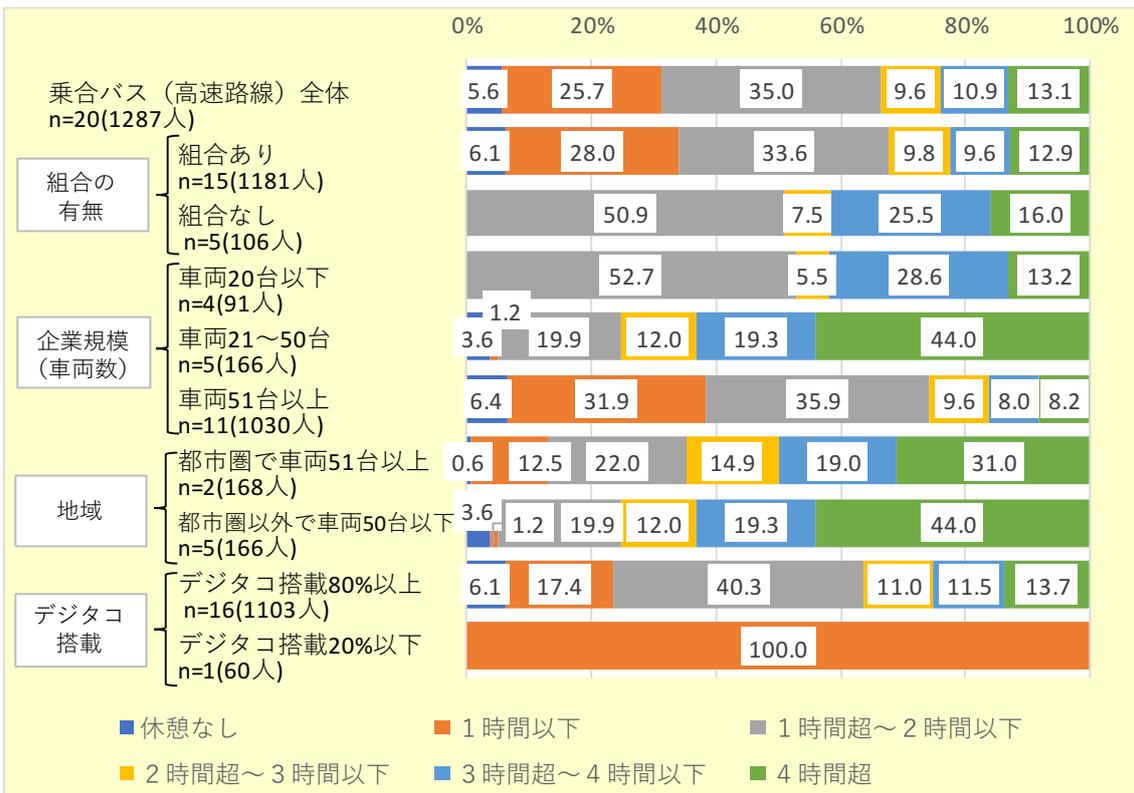
図表 229 休憩時間別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



乗合バス（高速路線）に関して、休憩時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、乗合バス（高速路線）全体では「1時間超～2時間以下」の自動車運転者の割合が35.0%と最も高く、次いで「1時間以下」が25.7%、「3時間超～4時間以下」が10.9%であった。

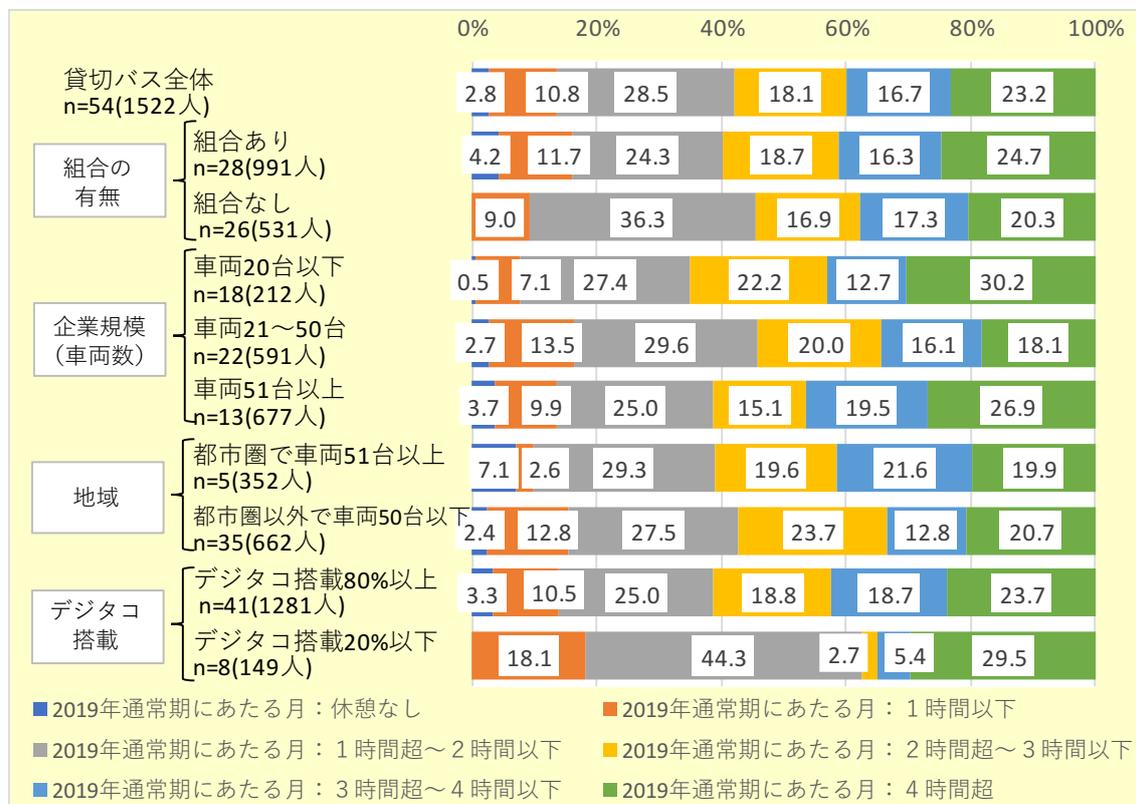
また、組合の有無に関しては、「組合なし」の事業者は「組合あり」の事業者より休憩時間が長くなる傾向が見られた。さらに、企業規模（車両数）に関しては、「車両20台以下」の事業者はその他に比べて休憩時間が長くなる傾向が見られ、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は、「デジタコ搭載20%以下」の事業者より休憩時間が長くなる傾向が見られた。

図表 230 休憩時間別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



貸切バスに関して、通常期における、休憩時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では「1時間超～2時間以下」の自動車運転者の割合が28.5%と最も高く、次いで「2時間超～3時間以下」が18.1%、「3時間超～4時間以下」が16.7%であった。

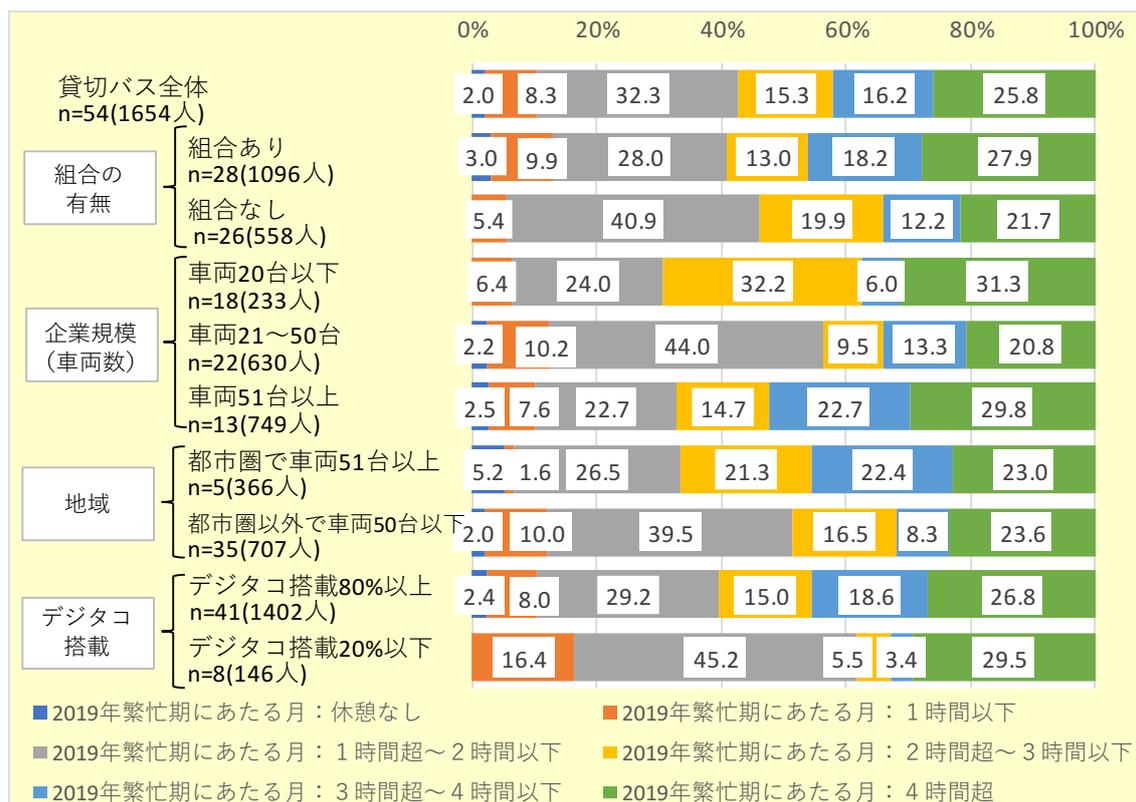
図表 231 休憩時間別の自動車運転者数・貸切バス（通常期）



貸切バスに関して、繁忙期における、休憩時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、貸切バス全体では「1時間超～2時間以下」の自動車運転者の割合が32.3%と最も高く、次いで「4時間超」が25.8%、「3時間超～4時間以下」が16.2%であった。

また、地域に関しては、「都市圏で車両51台以上」の事業者は「都市圏以外で車両50台以下」の事業者より休憩時間が長くなる傾向が見られた。さらに、デジタコ搭載車両の割合に関しては、「デジタコ搭載80%以上」の事業者は、「デジタコ搭載20%以下」の事業者より休憩時間が長くなる傾向が見られた。

図表 232 休憩時間別の自動車運転者数・貸切バス（繁忙期）



## (11) 拘束時間等に関する発荷主別の状況

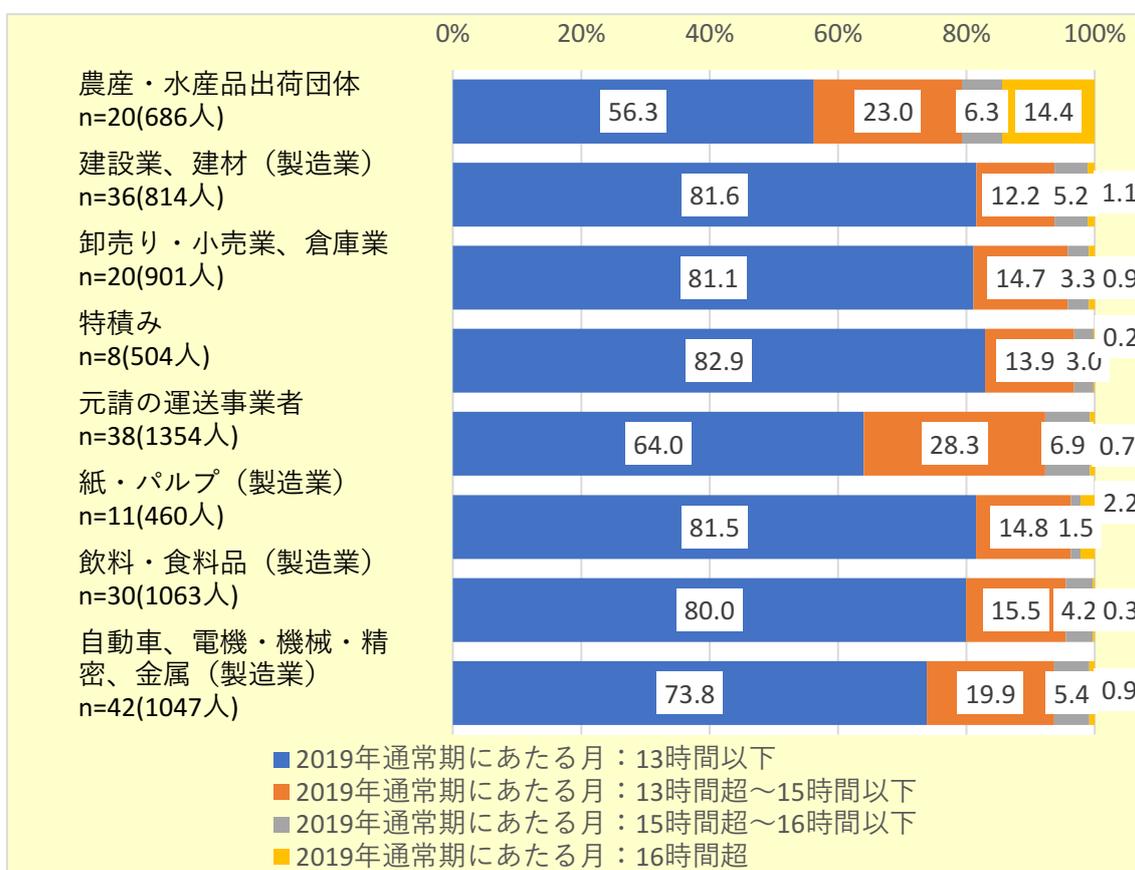
### トラック

#### ア) 事業者

##### (発荷主別の1日の拘束時間)

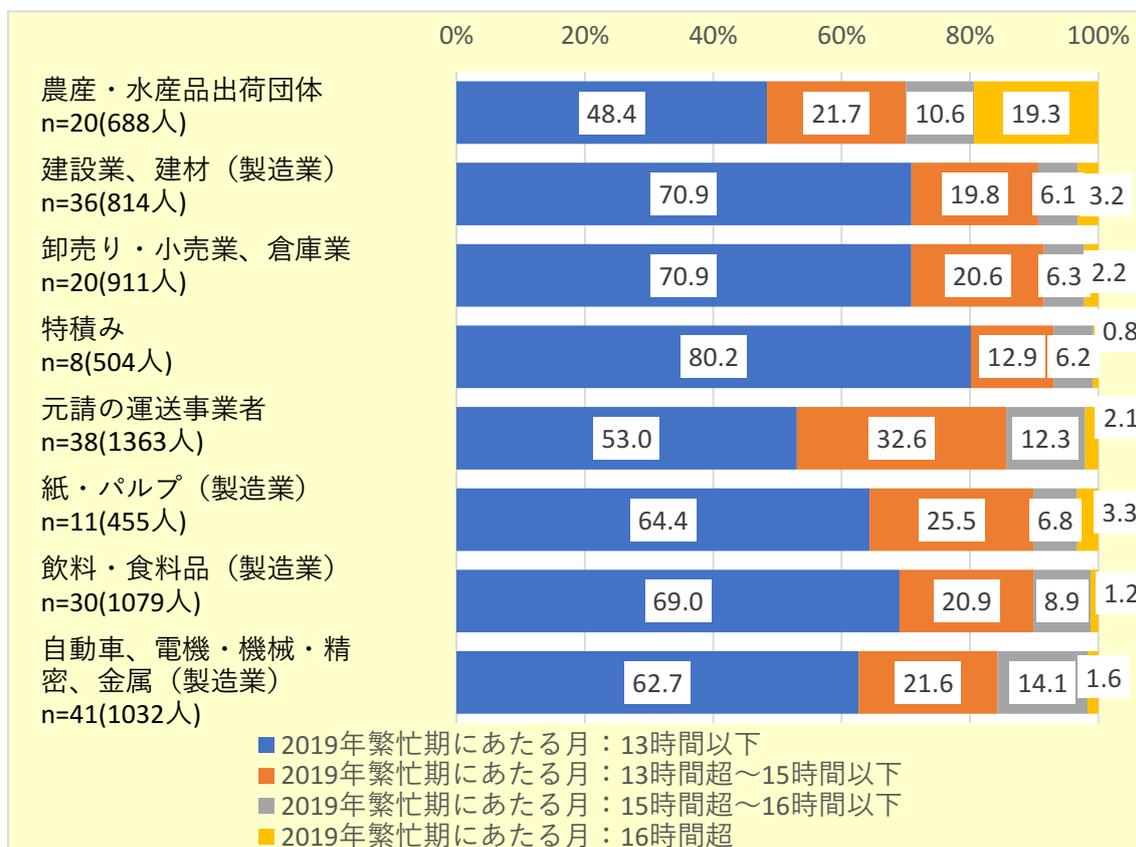
1日の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、通常期における1日の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、業種別にみると、「農産・水産品出荷団体」と「元請の運送事業者」はその他に比べ拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 233 1日の拘束時間別、発荷主の種類別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における1日の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「農産・水産品出荷団体」と「元請の運送事業者」はその他に比べ拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 234 1日の拘束時間別、発荷主の種類別の自動車運転者数（繁忙期）



（1日の拘束時間と発荷主の業種）

最も長かった1日の拘束時間と発荷主の業種についてクロス集計したところ、「自動車、電機・機械・精密、金属（製造業）」の者が、最も長かった1日の拘束時間を「13時間以下」と回答した割合が高かった。

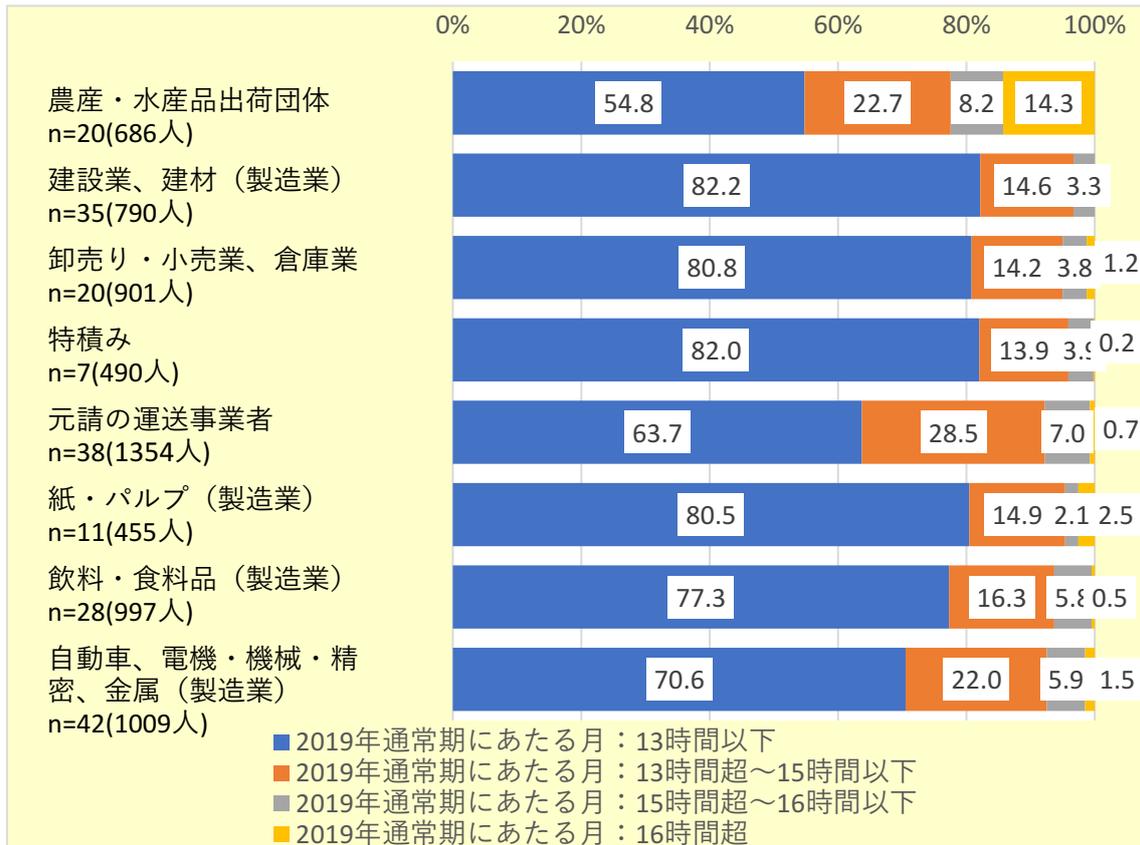
図表 235 最も長かった1日の拘束時間と発荷主の業種のクロス集計

	最も長かった1日の拘束時間					無回答 (%)
	全体 (N数)	13時間以下 (%)	13時間超～15時間以下 (%)	15時間超～16時間以下 (%)	16時間超 (%)	
発荷主の業種	839	36.1	24.0	17.8	14.9	7.3
全体						
農産・水産品出荷団体	96	20.8	13.5	12.5	40.6	12.5
建設業、建材（製造業）	132	47.7	25.8	10.6	9.1	6.8
卸売・小売業、倉庫業	81	35.8	34.6	16.0	9.9	3.7
特積み	23	34.8	34.8	13.0	8.7	8.7
元請の運送事業者	149	38.3	20.8	21.5	12.1	7.4
紙・パルプ（製造業）	35	45.7	14.3	17.1	17.1	5.7
飲料・食料品（製造業）	128	35.2	24.2	25.0	13.3	2.3
自動車、電機・機械・精密、金属（製造業）	195	33.3	26.2	19.0	11.8	9.7

(発荷主別の1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間)

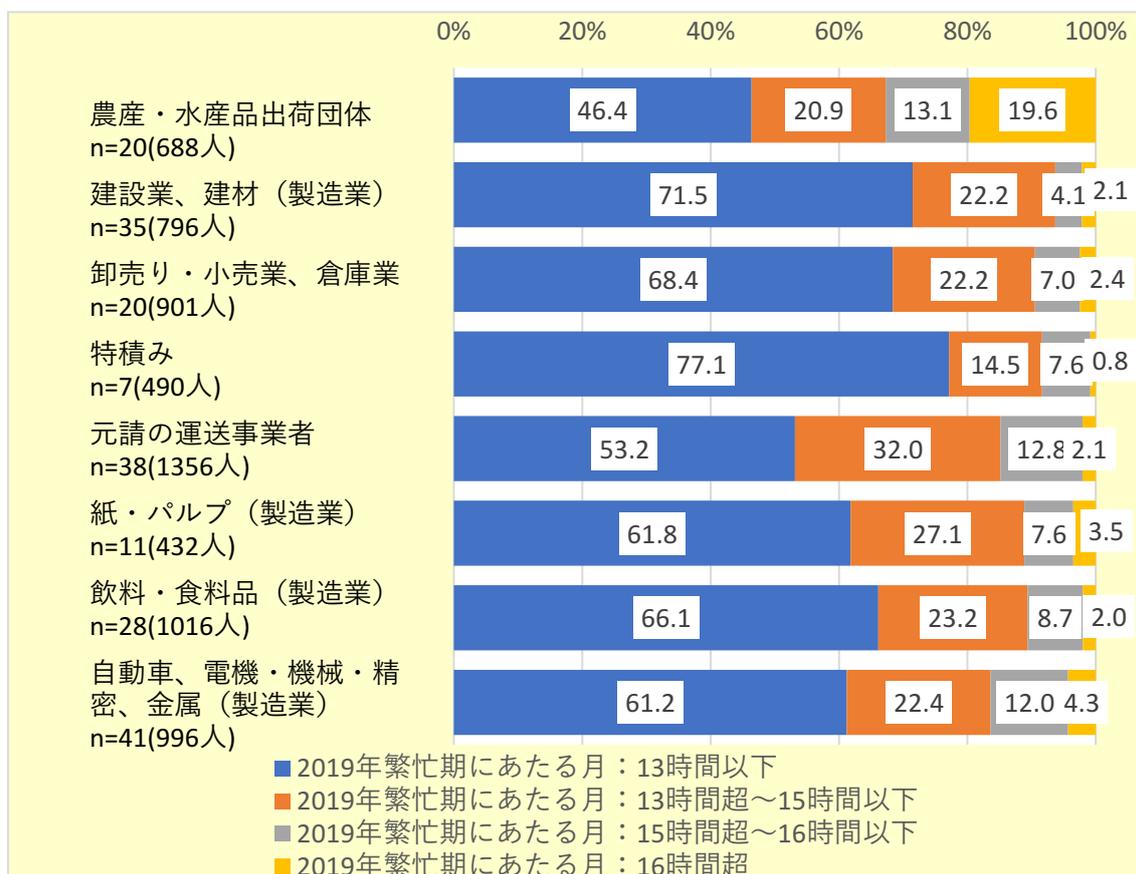
1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間については13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間を限度とすると定められているが、通常期における、トラックの1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類別でみると、「農産・水産品出荷団体」の事業者は他の業種に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 236 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別、発荷主の種類別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、トラックの1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類別でみると、「農産・水産品出荷団体」、「元請の運送事業者」の事業者は他の業種に比べて1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間が長い傾向が見られた。

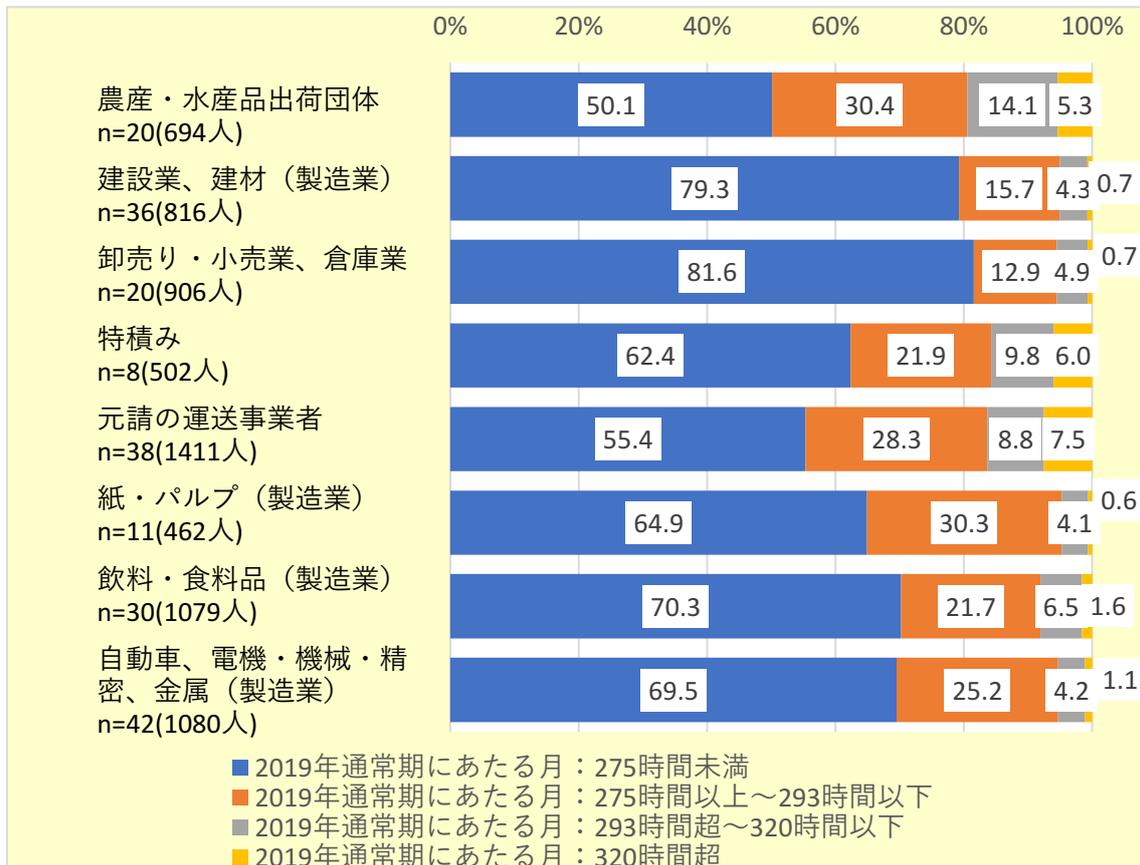
図表 237 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別、発荷主の種類別の自動車運転者数（繁忙期）



(発荷主別の1ヶ月の拘束時間)

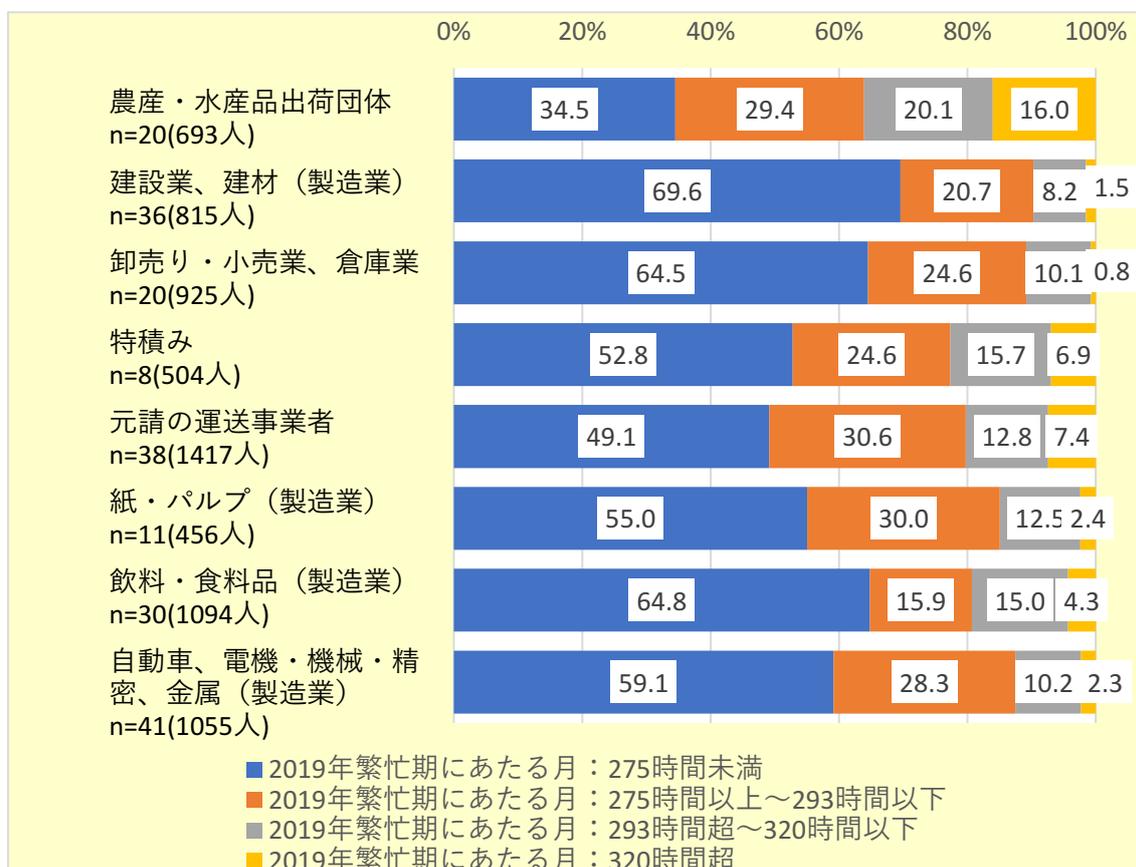
1ヶ月の拘束時間については原則293時間が限度と定められているが、通常期における、トラック全体の1ヶ月の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類別に見ると、「農産・水産品出荷団体」、「元請の運送事業者」の自動車運転者はその他に比べて1ヶ月の拘束時間が長い傾向が見られた。

図表 238 1ヶ月の拘束時間別、発荷主の種類別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、トラック全体の1ヶ月の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類別にみると、「農産・水産品出荷団体」の事業者はその他に比べて1ヶ月の拘束時間が長い傾向が見られた。

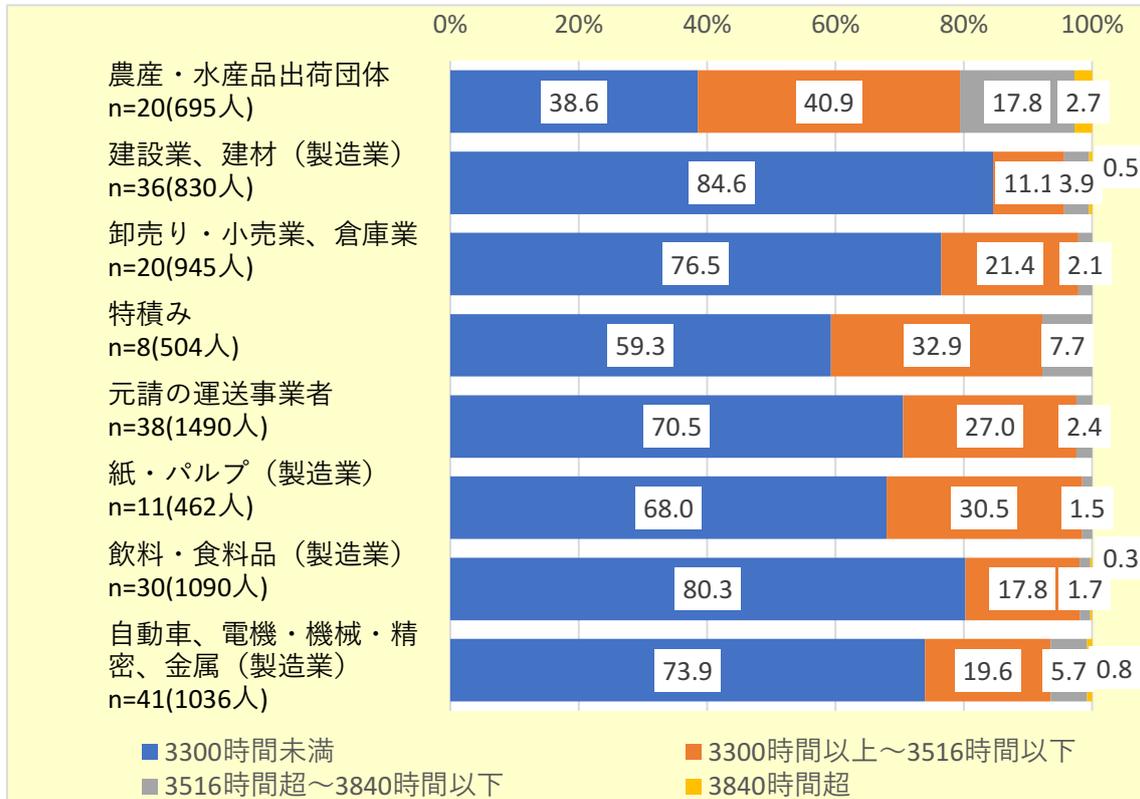
図表 239 1ヶ月の拘束時間別、発荷主の種類別の自動車運転者数（繁忙期）



(1年間の拘束時間)

トラック全体の、1年間の拘束時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「農産・水産品出荷団体」の事業者はその他に比べて1年間の拘束時間が長い傾向が見られた。

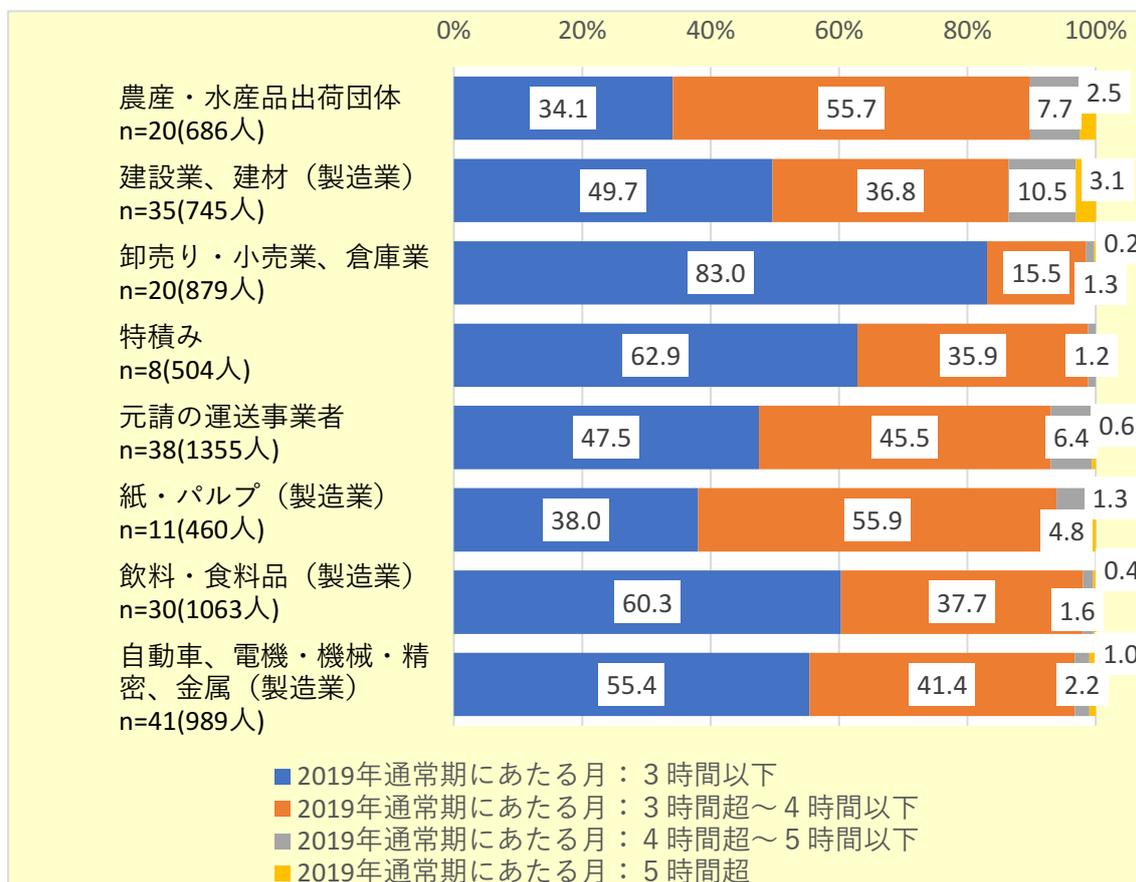
図表 240 1年間の拘束時間別、発荷主の種類別の自動車運転者数



(連続運転時間)

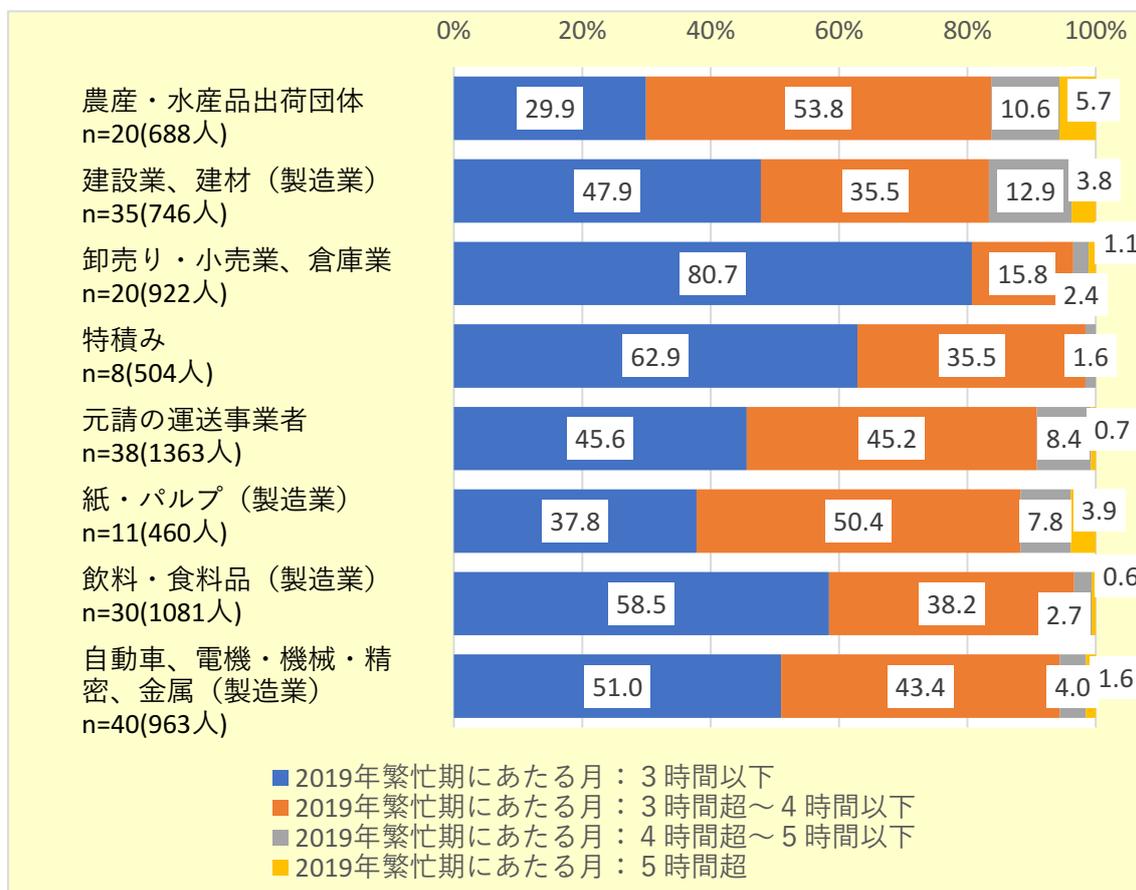
連続運転時間は4時間が限度と定められているが、通常期における、最も長い連続運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「卸売り・小売業、倉庫業」の事業者はその他に比べて最も長い連続運転時間が短い傾向が見られた。

図表 241 最も長い連続運転時間別、発荷主の種類別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、最も長い連続運転時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「農産・水産品出荷団体」、「紙・パルプ（製造業）」の事業者はその他に比べて最も長い連続運転時間が長い傾向が見られた。

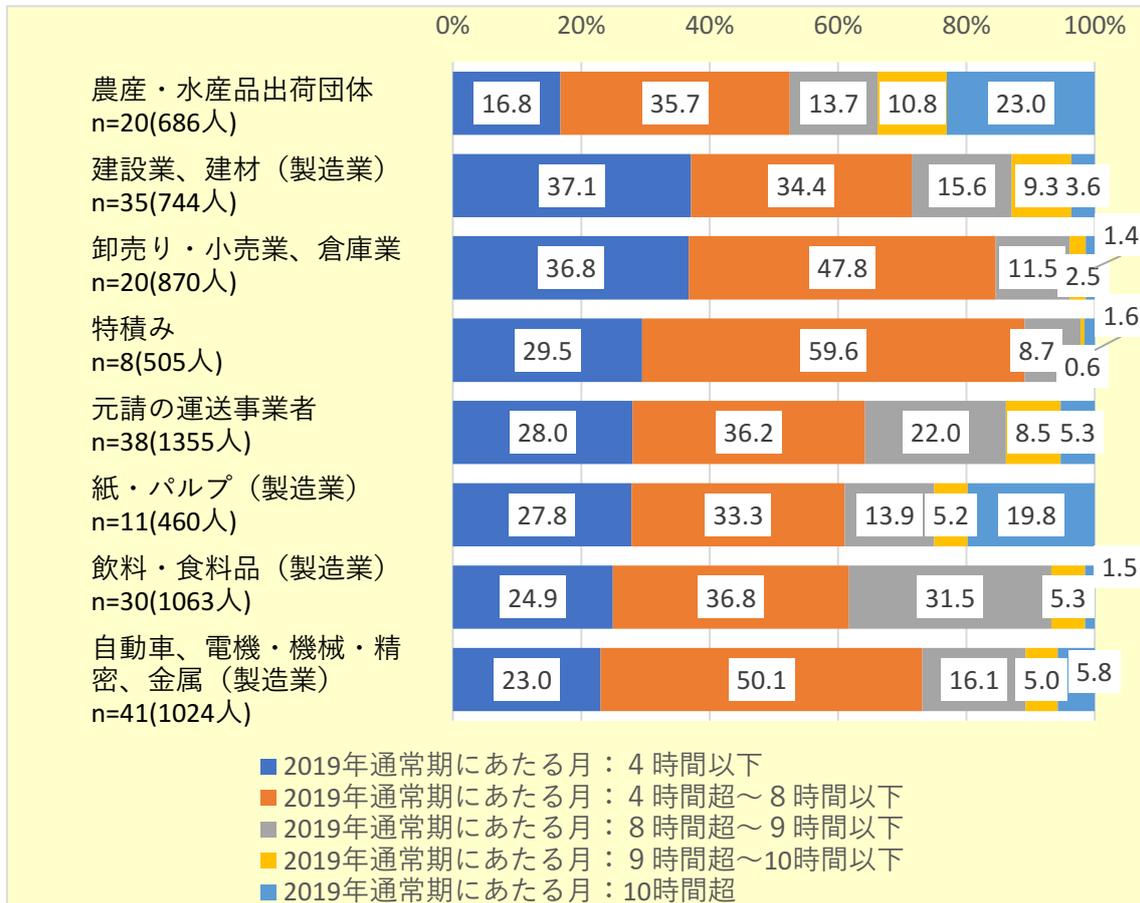
図表 242 最も長い連続運転時間別、発荷主の種類別の自動車運転者数（繁忙期）



(1 運行の運転時間)

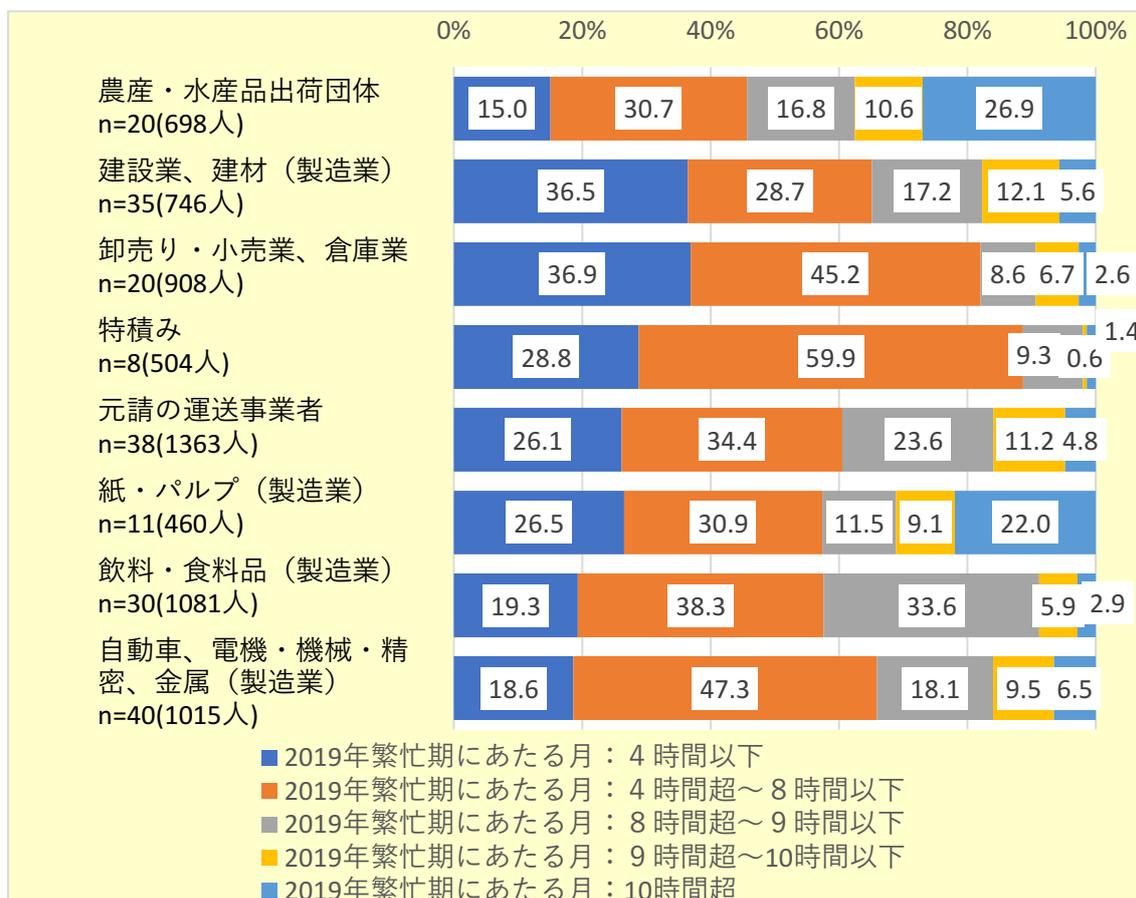
1日の運転時間は2日平均で9時間が限度と定められているが、通常期における、1運行の運転時間を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「農産・水産品出荷団体」の事業者はその他に比べて1運行の運転時間が長い傾向が見られた。

図表 243 発荷主別の1運行の運転時間（通常期）



繁忙期における、1運行の運転時間を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「農産・水産品出荷団体」、「飲料・食料品（製造業）」、「自動車、電機・機械・精密、金属（製造業）」の事業者はその他に比べて1運行の運転時間が長い傾向が見られた。

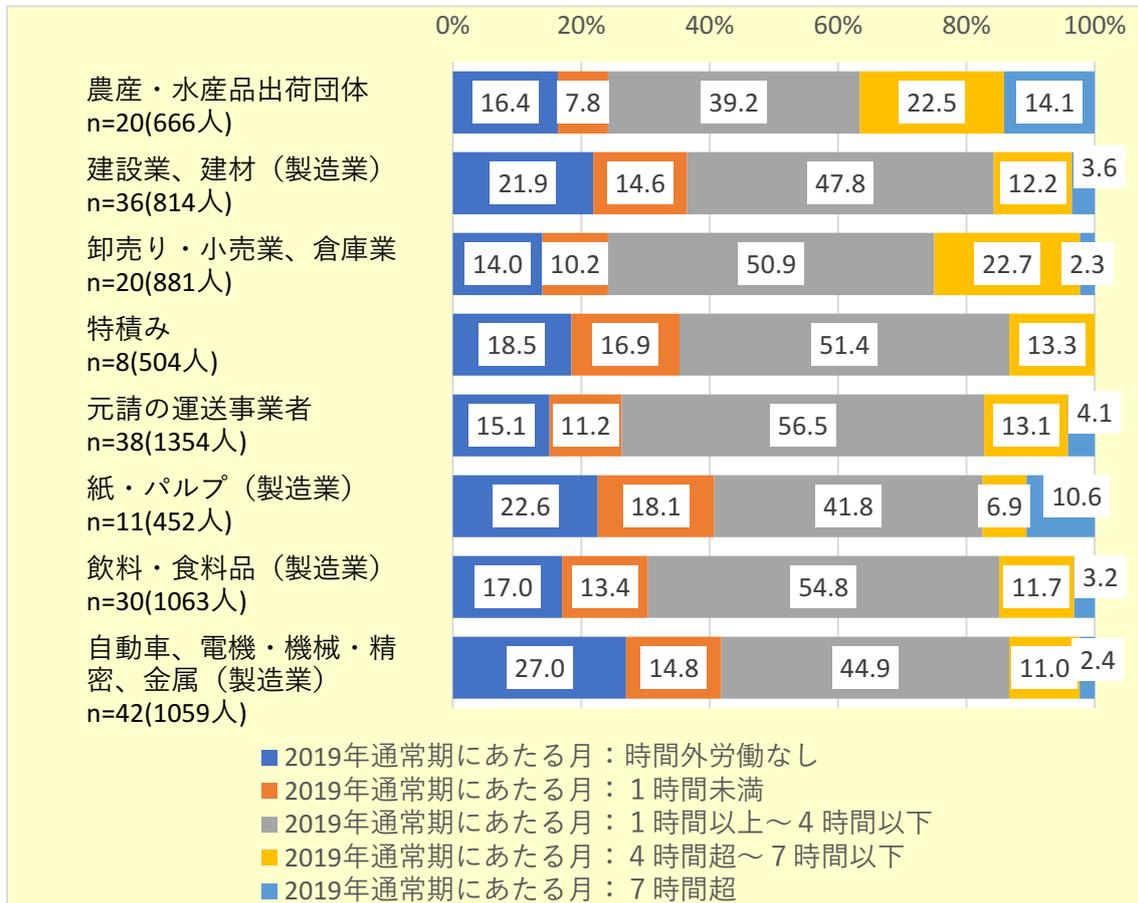
図表 244 発荷主別の1運行の運転時間（繁忙期）



(時間外労働時間)

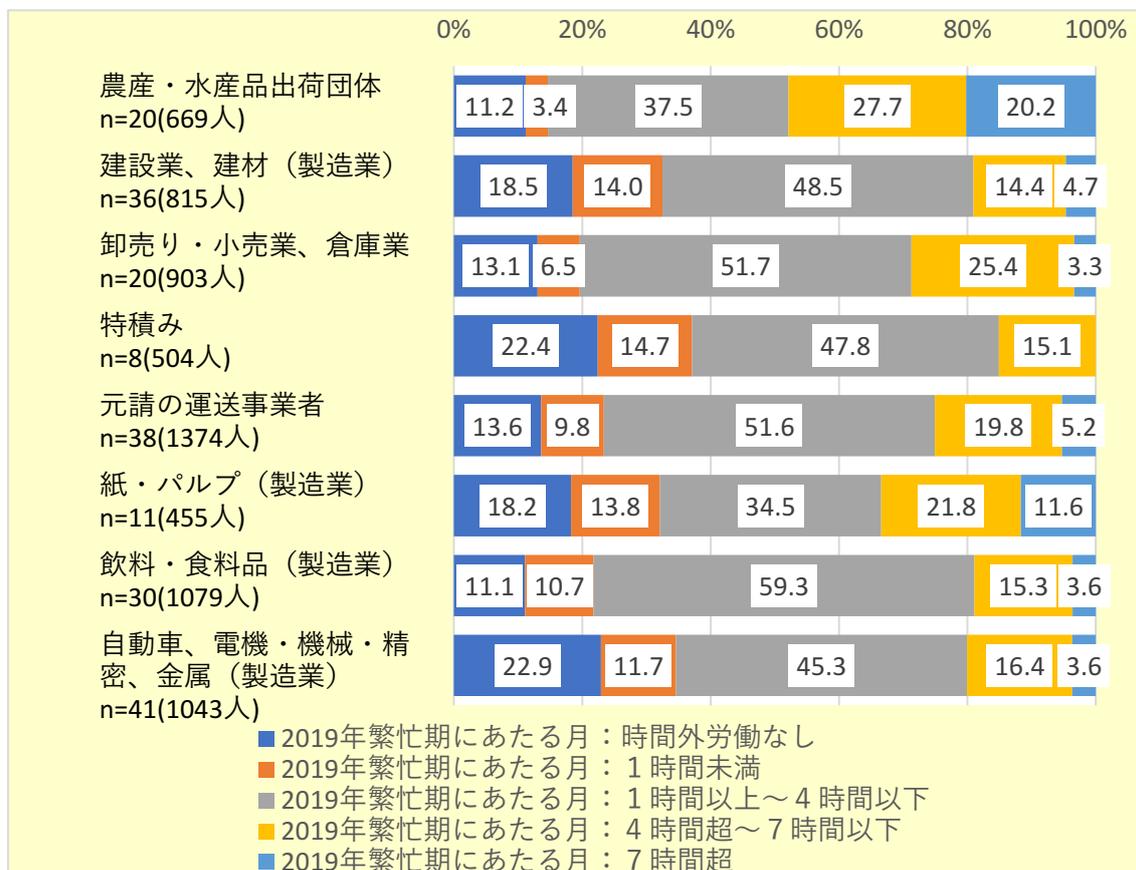
通常期における、時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「農産・水産品出荷団体」、「卸売り・小売業、倉庫業」の事業者はそれ以外に比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。

図表 245 時間外労働時間別、発荷主の種類別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、時間外労働時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「農産・水産品出荷団体」、「紙・パルプ（製造業）」の事業者はそれ以外に比べて時間外労働時間が長い傾向が見られた。

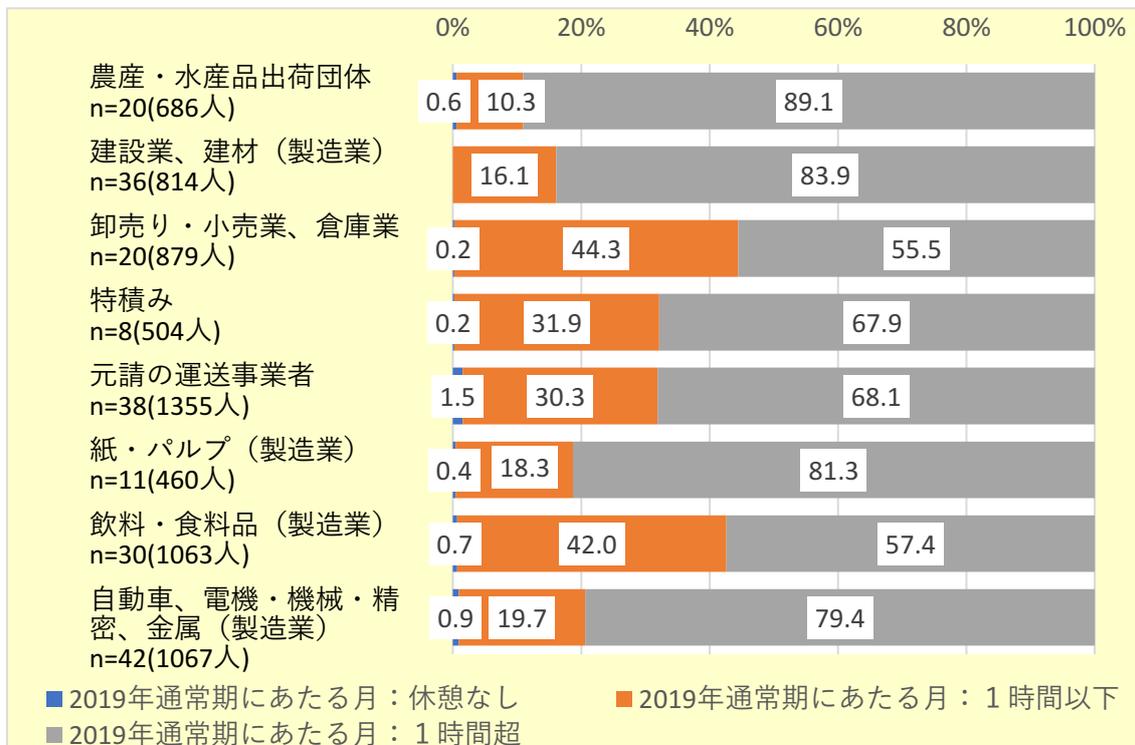
図表 246 時間外労働時間別、発荷主の種類別の自動車運転者数（繁忙期）



(休憩時間)

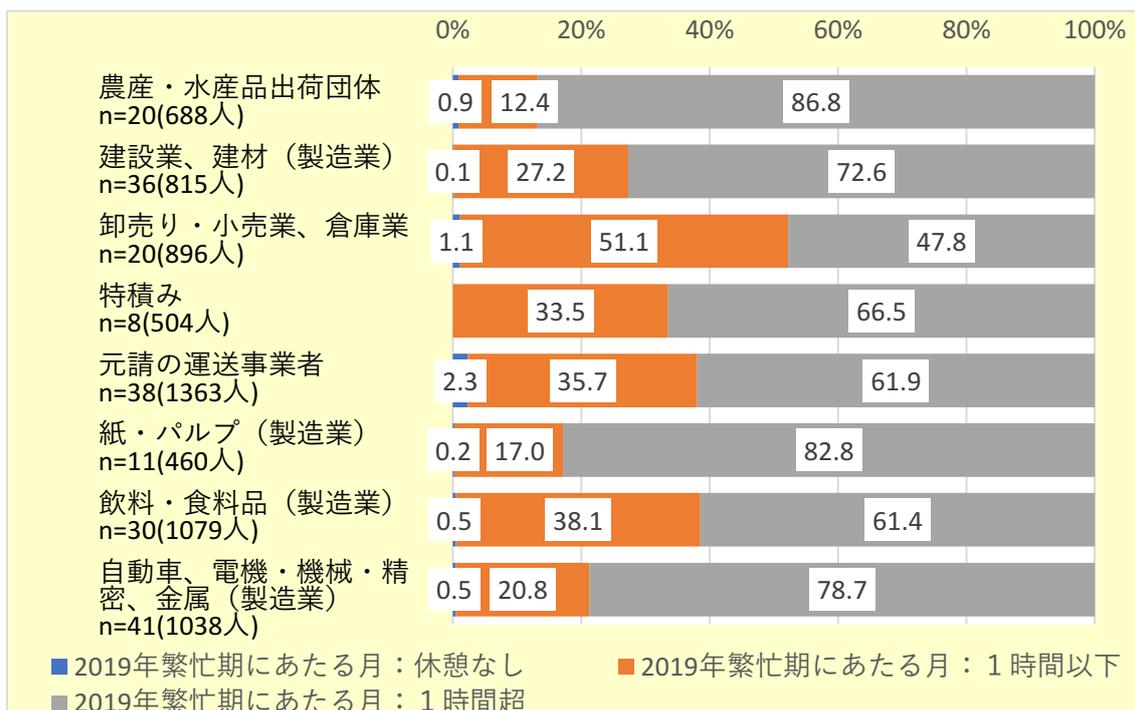
通常期における、休憩時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「農産・水産品出荷団体」の事業者において、休憩時間が「1時間超」である自動車運転者の割合が最も高かった。

図表 247 休憩時間別、発荷主の種類別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、休憩時間別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「農産・水産品出荷団体」の事業者において、休憩時間が「1時間超」である自動車運転者の割合が最も高かった。

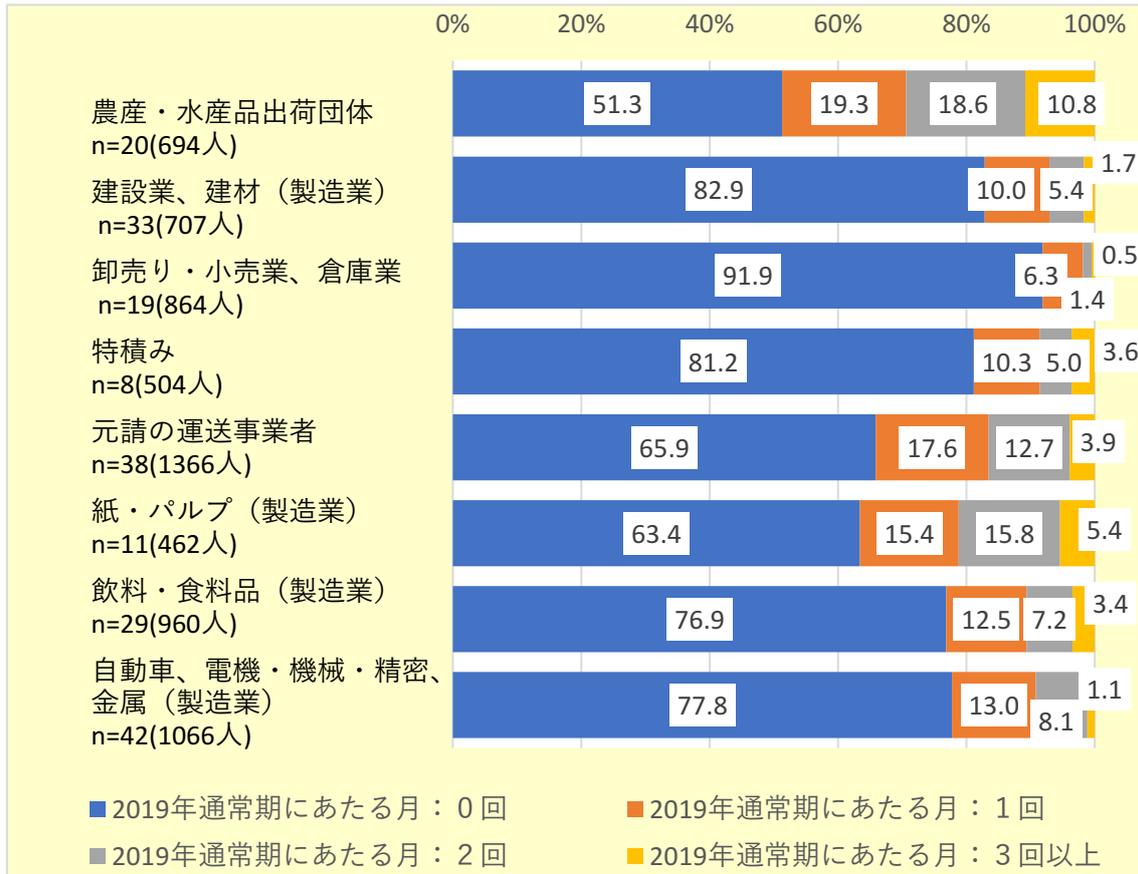
図表 248 休憩時間別、発荷主の種類別の自動車運転者数（繁忙期）



(1日の拘束時間が15時間を超えた回数)

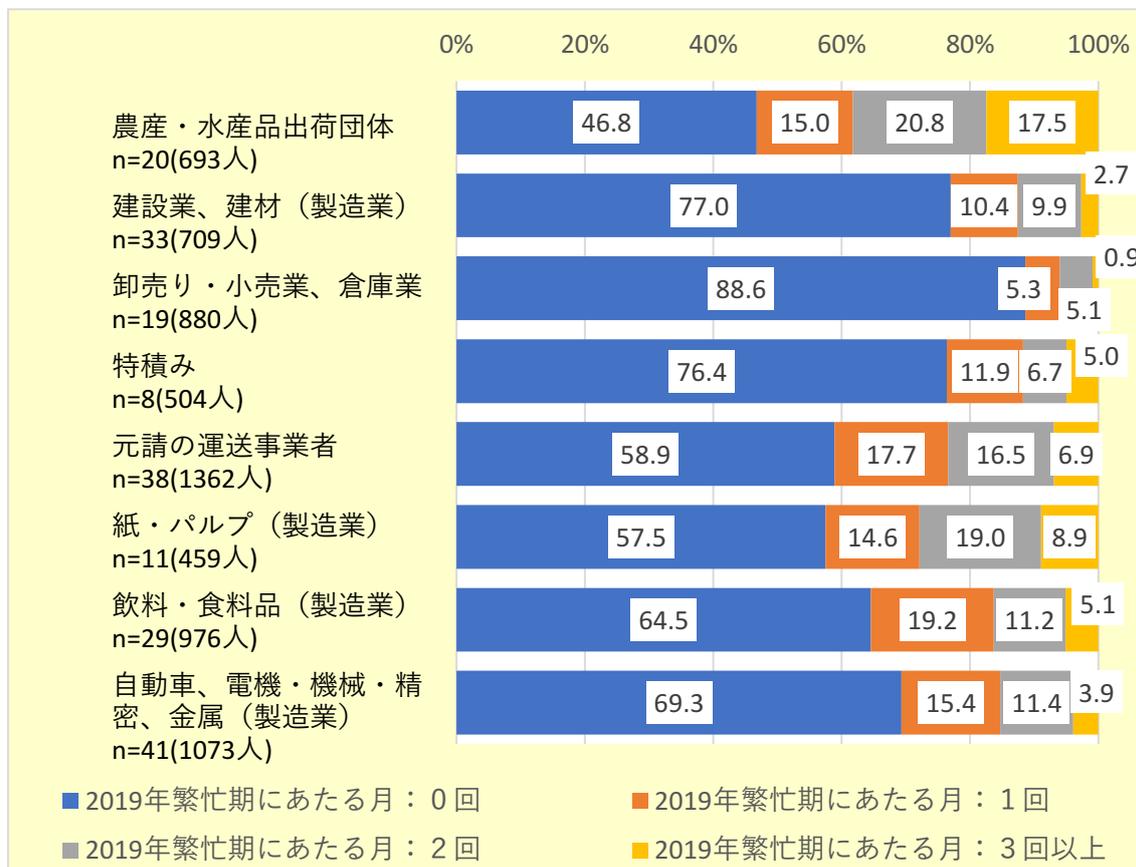
1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、15時間を超える回数については1週間につき2回が限度と定められているが、通常期における、1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「農産・水産品出荷団体」の事業者の自動車運転者はその他に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が多くなる傾向が見られた。

図表 249 拘束時間20が15時間を超えた回数別、発荷主の種別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、1日の拘束時間が15時間を超えた回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「農産・水産品出荷団体」の事業者の自動車運転者はその他に比べて1日の拘束時間が15時間を超えた回数が増える傾向が見られた。

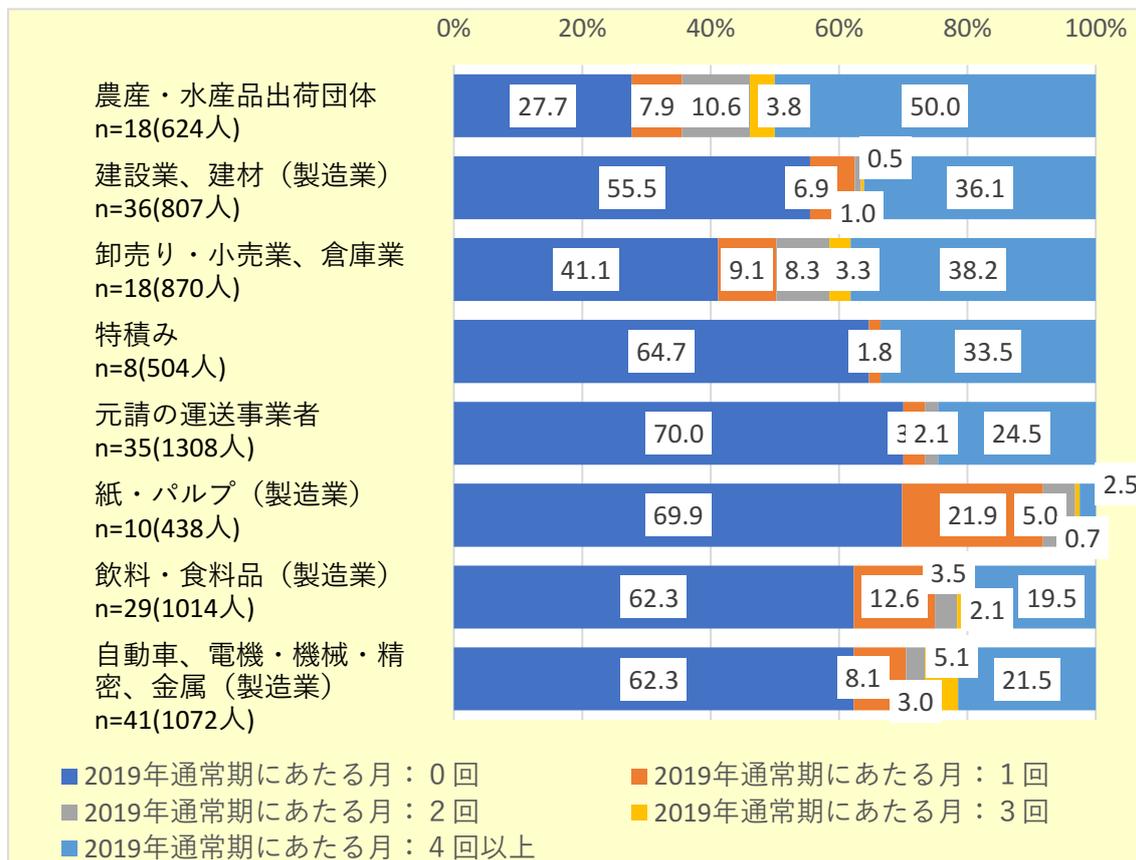
図表 250 拘束時間が15時間を超えた回数別、発荷主の種別の自動車運転者数（繁忙期）



(法定休日労働の回数)

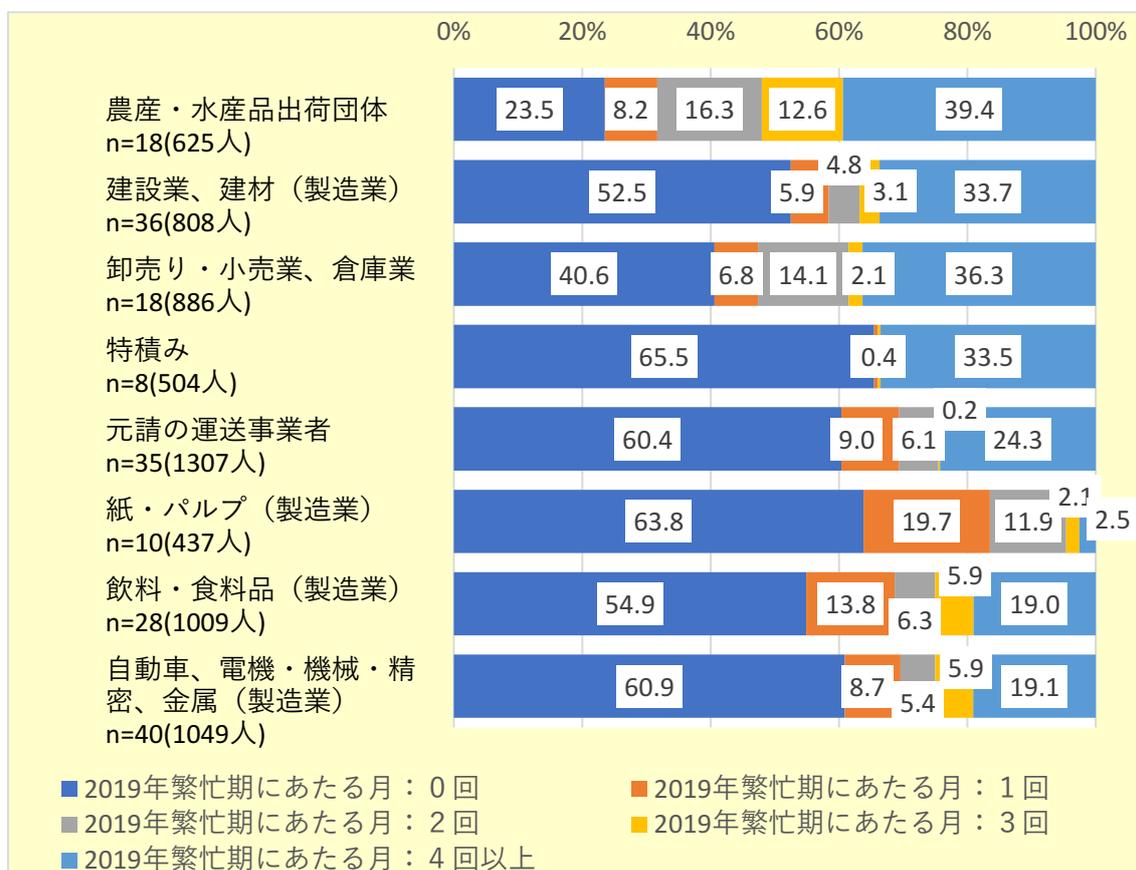
休日労働は2週間に1回が限度と定められているが、通常期における、法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「農産・水産品出荷団体」、「卸売り・小売業、倉庫業」の事業者はそれ以外に比べて法定休日労働の回数が多い傾向が見られた。

図表 251 法定休日労働の回数別、発荷主の種類別の自動車運転者数（通常期）



繁忙期における、法定休日労働の回数別の自動車運転者数を尋ねたところ、発荷主の種類に関しては、「農産・水産品出荷団体」の事業者はそれ以外に比べて法定休日労働の回数が多い傾向が見られた。

図表 252 法定休日労働の回数別、発荷主の種類別の自動車運転者数（繁忙期）



### 3. 特例等に関する状況

#### (1) 特例（トラック、バス）

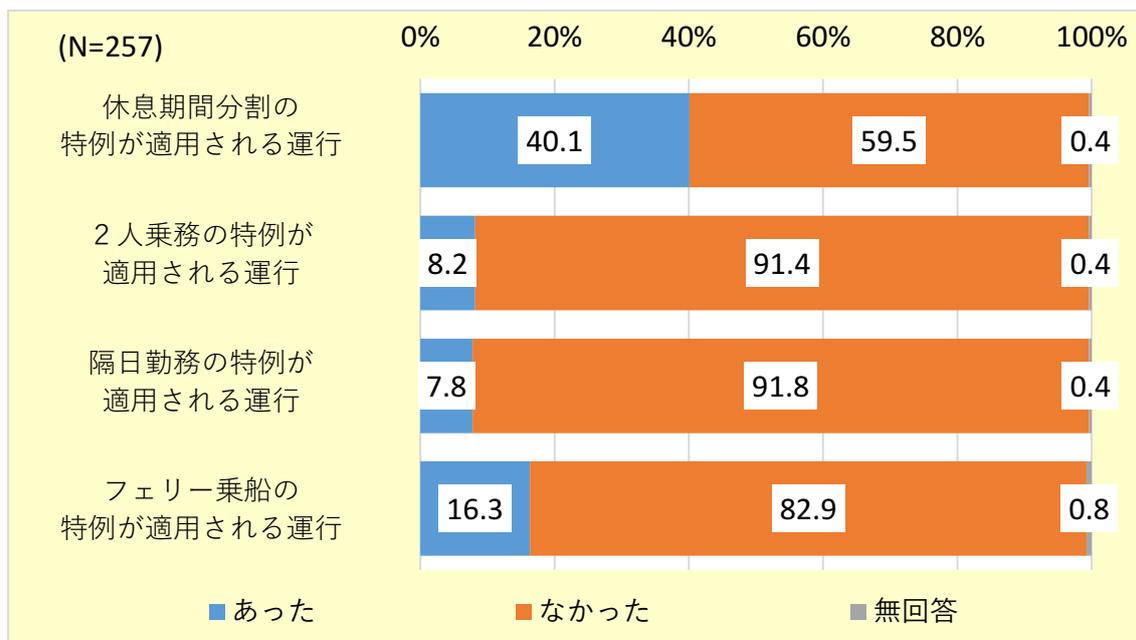
##### トラック

###### ア) 事業者

###### (改善基準告示の特例の利用状況)

改善基準告示の4種類の特例の利用状況を尋ねたところ、いずれにおいても「なかった」が多く、「休息期間分割の特例が適用される運行」では59.5%、「2人乗務の特例が適用される運行」が91.4%、「隔日勤務の特例が適用される運行」が91.8%、「フェリー乗船の特例が適用される運行」が82.9%であった。

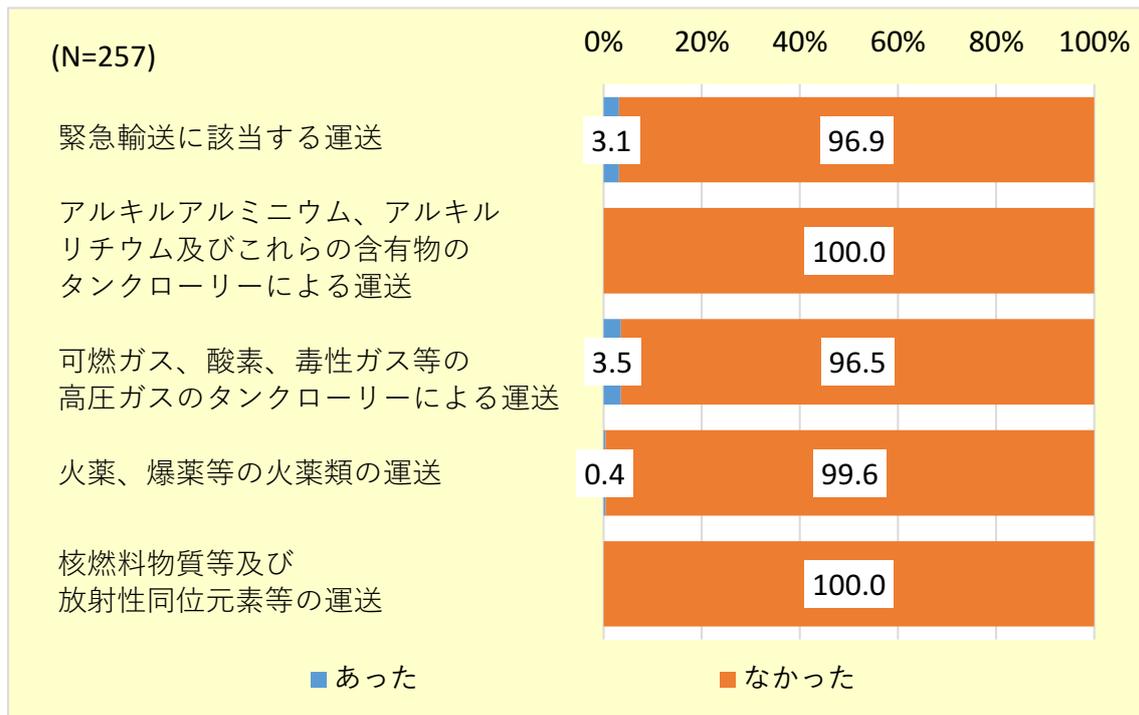
図表 253 改善基準告示の特例の利用状況



(適用除外業務の有無)

改善基準告示に係る5種類の適用除外業務の有無を尋ねたところ、いずれにおいても「なかった」が多く、「緊急輸送に該当する運送」では96.9%、「アルキルアルミニウム、アルキルリチウム及びこれらの含有物のタンクローリーによる運送」が100.0%、「可燃ガス、酸素、毒性ガス等の高圧ガスのタンクローリーによる運送」が96.5%、「火薬、爆薬等の火薬類の運送」が99.6%、「核燃料物質等及び放射性同位元素等の運送」が100.0%であった。

図表 254 改善基準告示に係る適用除外業務の有無

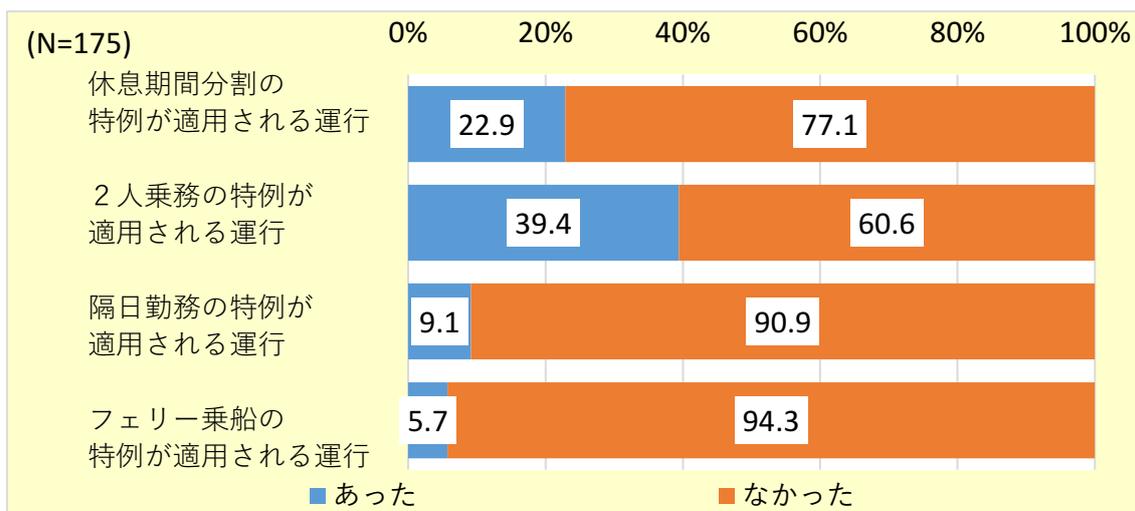


ア) 事業者

(改善基準告示の特例の利用状況)

改善基準告示の4種類の特例の利用状況を尋ねたところ、いずれにおいても「なかった」が多く、「休息期間分割の特例が適用される運行」では77.1%、「2人乗務の特例が適用される運行」が60.6%、「隔日勤務の特例が適用される運行」が90.9%、「フェリー乗船の特例が適用される運行」が94.3%であった。

図表 255 休息期間分割の特例が適用される運行の頻度 (バス全体)



休息期間分割の特例が適用される運行があると回答した事業者に対して、当該運行の頻度を尋ねたところ、「まれにあった (1年間に1回以上)」が最も多く45.0%、次いで「よくあった (1週間に1回以上)」、「時々あった (4週間に1回以上)」が27.5%であった。

図表 256 休息期間分割の特例が適用される頻度 (バス全体)



休息期間分割の特例が適用される運行があると回答した事業者に対して、1日の始業から終業までの間において、当該特例を利用し、連続4時間以上空いた場合、その時間を1日の拘束時間を含めているかを尋ねたところ、「含めていない」が最も多く62.5%、次いで「含めている」が25.0%、「含めている場合と含めていない場合がある」が7.5%であった。

図表 257 連続4時間以上空いた場合に1日の拘束期間に含めるか（バス全体）



## （2）鉄道代行輸送及び振替輸送（バス）

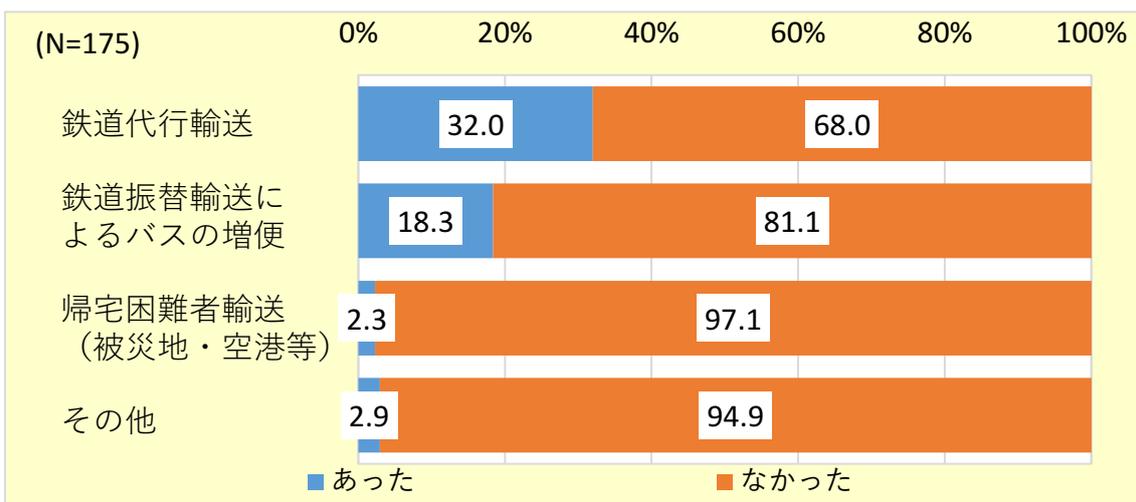
バス

### ア) 事業者

#### （鉄道代行輸送及び振替輸送の有無）

鉄道代行輸送及び振替輸送の有無について4つの状況別に尋ねたところ、いずれにおいても「なかった」が多く、「鉄道代行輸送」では68.0%、「鉄道振替輸送によるバスの増便」が81.1%、「帰宅困難者輸送（被災地・空港等）」が97.1%、「その他」が94.9%であった。

図表 258 鉄道代行輸送及び振替輸送の有無



(鉄道代行輸送及び振替輸送の有無と地域)

また、地域別で鉄道代行輸送及び振替輸送の有無を確認すると、「鉄道振替輸送によるバスの増便」については都市圏で車両数 51 台以上の方が、都市圏以外・車両数 50 台以下に比べて多い傾向が見られ、それ以外の事項については地域別で大きな違いは見られなかった。

図表 259 鉄道代行輸送の有無と地域のクロス集計 (バス全体)

		鉄道代行輸送		
		全体 (N数)	あった (%)	なかった (%)
地域・車両数		107	29.9	70.1
全体	都市圏・51台以上	39	30.8	69.2
	都市圏以外・50台以下	68	29.4	70.6

図表 260 鉄道振替輸送によるバスの増便の有無と地域のクロス集計 (バス全体)

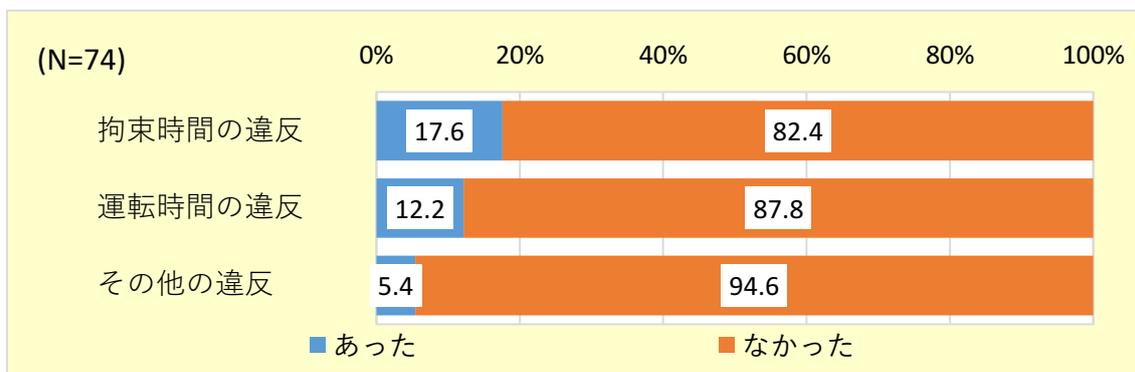
		鉄道振替輸送によるバスの増便		
		全体 (N数)	あった (%)	なかった (%)
地域・車両数		107	16.8	83.2
全体	都市圏・51台以上	39	38.5	61.5
	都市圏以外・50台以下	68	4.4	95.6

図表 261 帰宅困難者輸送 (被災地・空港等) の有無と地域のクロス集計 (バス全体)

		帰宅困難者輸送(被災地・空港等)		
		全体 (N数)	あった (%)	なかった (%)
地域・車両数		107	2.8	97.2
全体	都市圏・51台以上	39	7.7	92.3
	都市圏以外・50台以下	68	-	100.0

鉄道代行輸送及び振替輸送を行ったことがあると回答した事業者に対して、鉄道代行輸送及び振替輸送を行ったことにより、やむを得ず拘束時間及び運転時間が改善基準告示違反となってしまう実績の有無を尋ねたところ、いずれにおいても「なかった」が多く、その割合は、「拘束時間の違反」では 82.4%、「運転時間の違反」が 87.8%、「その他の違反」が 94.6%であった。

図表 262 やむを得ず改善基準告示違反となってしまう実績



(改善基準告示違反の有無と地域)

地域別で改善基準告示違反となってしまった実績の有無を確認すると、いずれの違反においても都市圏・51台以上の方が、都市圏以外・50台以下と比べて多い傾向が見られた。

図表 263 拘束時間の違反と地域のクロス集計 (バス全体)

		拘束時間の違反		
		全体 (N数)	あった (%)	なかった (%)
地域・車両数		45	26.7	73.3
全体	都市圏・51台以上	23	52.2	47.8
	都市圏以外・50台以下	22	-	100.0

図表 264 運転時間の違反と地域のクロス集計 (バス全体)

		運転時間の違反		
		全体 (N数)	あった (%)	なかった (%)
地域・車両数		45	20.0	80.0
全体	都市圏・51台以上	23	39.1	60.9
	都市圏以外・50台以下	22	-	100.0

図表 265 その他の違反と地域のクロス集計 (バス全体)

		その他の違反		
		全体 (N数)	あった (%)	なかった (%)
地域・車両数		45	8.9	91.1
全体	都市圏・51台以上	23	17.4	82.6
	都市圏以外・50台以下	22	-	100.0

### (3) 道路渋滞等の遅延 (バス)

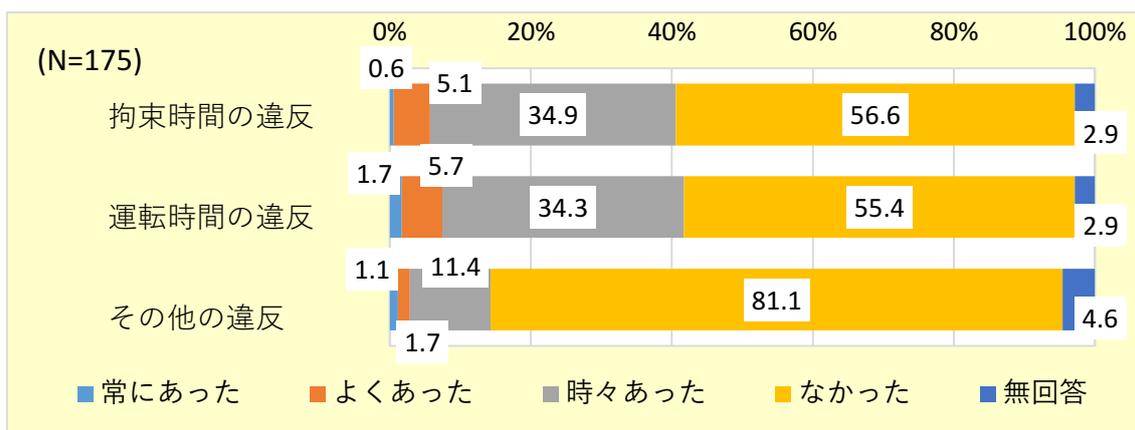
バス

#### ア) 事業者

(道路渋滞による改善基準告示違反の有無)

道路渋滞による遅延の結果、やむを得ず改善基準告示違反となってしまった実績の有無を尋ねたところ、いずれにおいても「なかった」が多く、その割合は、「拘束時間の違反」では56.6%、「運転時間の違反」が55.4%、「その他の違反」が81.1%であった。

図表 266 道路渋滞による遅延の結果、やむを得ず改善基準告示違反となってしまった実績の有無 (バス全体)



(道路渋滞による改善基準告示違反の有無と地域)

地域別で改善基準告示違反となってしまった実績の有無を確認すると、「(1) 拘束時間の違反」、「(2) 運転時間の違反」のいずれの違反においても、都市圏・51台以上の方が、都市圏以外・50台以下に比べて、「よくあった」、「時々あった」との回答が多い傾向が見られた。

図表 267 拘束時間の違反と地域のカロス (バス全体)

	拘束時間の違反					
	全体 (N数)	常にあった (%)	よくあった (%)	時々あった (%)	なかった (%)	無回答 (%)
地域・車両数	107	0.9	8.4	27.1	59.8	3.7
全体	39	2.6	23.1	43.6	28.2	2.6
都市圏・51台以上	68	-	-	17.6	77.9	4.4
都市圏以外・50台以下						

図表 268 運転時間の違反と地域のカロス (バス全体)

	運転時間の違反					
	全体 (N数)	常にあった (%)	よくあった (%)	時々あった (%)	なかった (%)	無回答 (%)
地域・車両数	107	0.9	9.3	27.1	58.9	3.7
全体	39	2.6	25.6	38.5	30.8	2.6
都市圏・51台以上	68	-	-	20.6	75.0	4.4
都市圏以外・50台以下						

## 4. 改善基準告示について問題と感じる事項

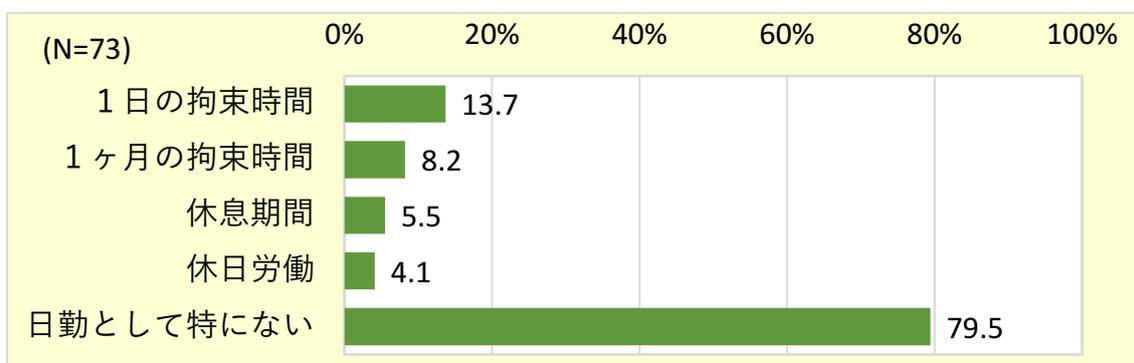
### ハイヤー・タクシー

#### ア) 事業者

(日勤勤務者に関する改善基準告示について問題があると感じる事項)

現行の改善基準告示について、日勤勤務者に関して問題があると感じる事項を尋ねたところ、「日勤として特にない」が最も多く79.5%、次いで「1日の拘束時間」が13.7%、「1ヶ月の拘束時間」が8.2%であった(複数回答)。

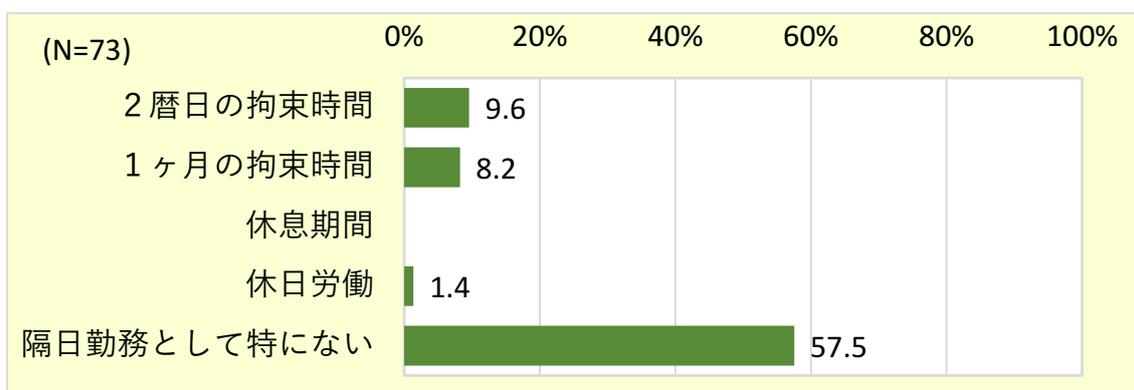
図表 269 現行の改善基準告示について問題があると感じる事項・日勤勤務



(隔日勤務者に関する改善基準告示について問題があると感じる事項)

現行の改善基準告示について、隔日勤務者に関して問題があると感じる事項を尋ねたところ、「隔日勤務としてとして特にない」が最も多く57.5%、次いで「2暦日の拘束時間」が9.6%、「1ヶ月の拘束時間」が8.2%であった(複数回答)。

図表 270 現行の改善基準告示について問題があると感じる事項・隔日勤務



### (拘束時間について問題だと感じる点)

日勤勤務者の1日の拘束時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、10件の回答があり、「13時間以内」が基本とされていることとの回答が最も多く50.0%、次いで「延長する場合16時間が限度であること」が40.0%であった(複数回答)。

図表 271 日勤勤務者の1日の拘束時間について事業者が感じる問題点(ハイヤー・タクシー)



隔日勤務者の2暦日の拘束時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、7件の回答があり、「21時間」以内であることとの回答が71.4%であった(複数回答)。

日勤勤務者の1ヶ月の拘束時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、6件の回答があり、「299時間」が限度であることとの回答が50.0%であった(複数回答)。

隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、6件の回答があり、「262時間」が限度であることとの回答が最も多く66.7%、次いで「延長する場合270時間が限度であること」が33.3%、「延長する場合でも、1年のうち延長可能な月数は6ヶ月までであること」が16.7%であった(複数回答)。

### (1日、2暦日の拘束時間の適切時間)

日勤勤務者の1日の拘束時間について、「13時間以内」が基本とされていることに問題があると感じている事業者に対して適切と思う時間を尋ねたところ、5件の回答があり、「13時間超16時間以下」が100.0%であった(自由回答)。

日勤勤務者の1日の拘束時間について、延長する場合16時間が限度であることに問題があると感じている事業者に対して適切と思う時間を尋ねたところ、4件の回答があり、「13時間超~16時間以下」、「16時間超~18時間以下」、「18時間超」いずれも25.0%であった(自由回答)。

隔日勤務者の2暦日の拘束時間について、「21時間」以内であることに問題があると感じている事業者に対して適切と思う時間を尋ねたところ、5件の回答があり、「21時間以上～24時間以下」が最も多く60.0%、次いで「21時間未満」及び「24時間超」が20.0%であった（自由回答）。

#### （休息期間について問題だと感じる点）

日勤勤務者の休息期間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、4件の回答があり、「継続「8時間」以上であること」との回答が50.0%であった（複数回答）。

なお、隔日勤務者の休息期間についての回答は無かった。

#### （休息期間についての適切時間）

日勤勤務者の休息期間について、継続「8時間」以上であることに問題があると感じている事業者に対して適切と思う時間を尋ねたところ、2件の回答があり、「8時間未満」及び「10時間以上」がともに50.0%であった（自由回答）。

なお、隔日勤務者についての回答はなかった。

#### （1ヶ月の拘束時間についての適切時間）

日勤勤務者の1ヶ月の拘束時間について、「299時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して適切と思う時間を尋ねたところ、3件の回答があり、「299時間超～322時間以下」が最も多く66.7%、次いで「322時間超」が33.3%であった（自由回答）。

隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間について、「262時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して適切と思う時間を尋ねたところ、4件の回答があり、「270時間超～290時間以下」が最も多く50.0%、次いで「262時間未満」及び「262時間以上～270時間以下」が25.0%であった（自由回答）。

なお、隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間を延長する場合において適切と思う時間を尋ねたところ、回答は2件で、「270時間超～290時間以下」及び「290時間超」が50.0%であった。

また、隔日勤務者の延長可能な月数として適切と思う月数を尋ねたところ、回答は1件で、「9ヶ月」であった。

#### （休日労働について問題だと感じる点）

日勤勤務者の休日労働について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、3件の回答があり、「休日労働は「2週間に1回」が限度であること」との回答が100.0%であった（複数回答）。

なお、隔日勤務者については、「2週間に1度が限度であること」に対して、1件の回答があった。

### (休日労働の適切頻度)

日勤勤務者の休日労働について、「2週間に1回」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して適切と思う頻度を尋ねたところ、3件の回答があり、「1週間に1回」、「1週間に2回」、「4週間に1回」との回答がともに33.3%であった（自由回答）。

なお、隔日勤務者の休日労働については回答が1件あり、「4週に1回」であった。

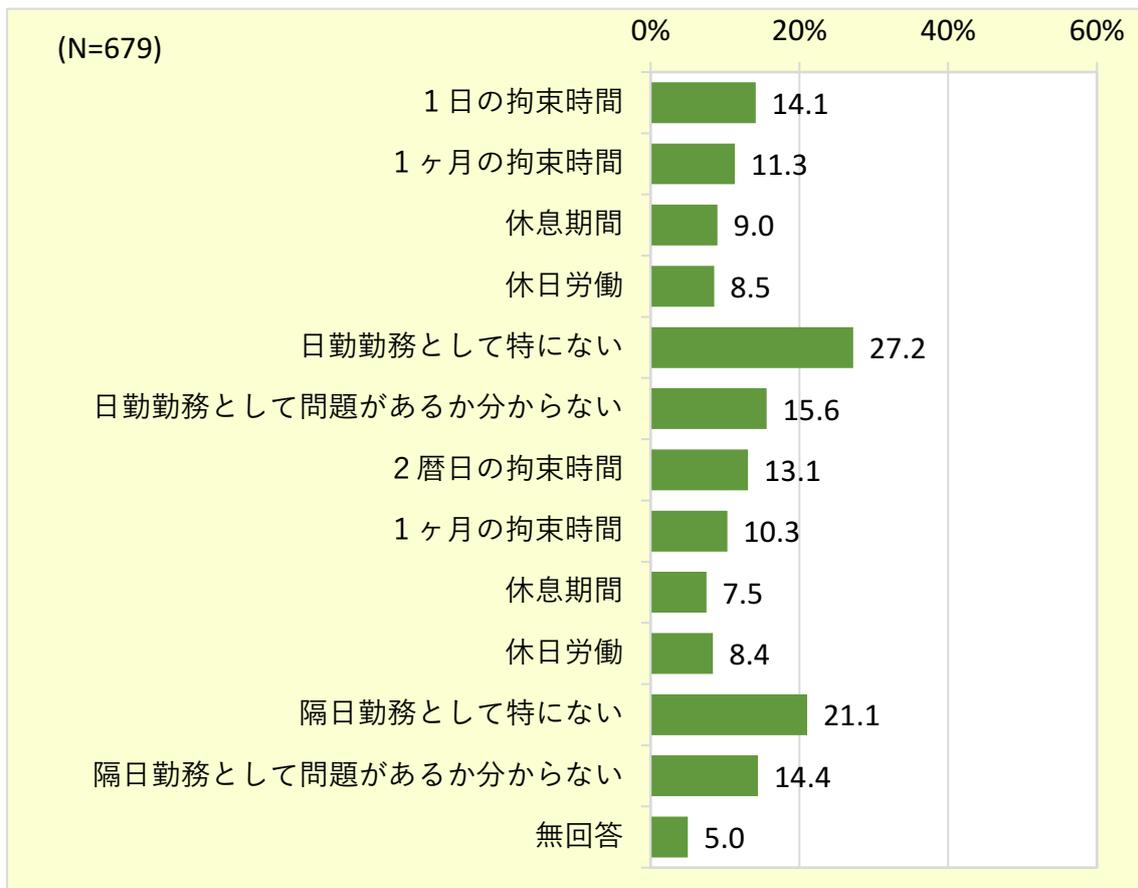
## イ) 自動車運転者

### (改善基準告示について問題があると感じる事項)

自動車運転者に対して、現行の改善基準告示について問題があると感じる事項を尋ねたところ、日勤勤務者に関する事項としては「日勤勤務として特にない」との回答が最も多く27.2%、次いで「日勤勤務として問題があるか分からない」が15.6%、「1日の拘束時間」が14.1%であった（複数回答）。

また、隔日勤務者に関する事項としては「隔日勤務として特にない」との回答が最も多く21.1%、次いで「隔日勤務として問題があるか分からない」が14.4%、「2暦日の拘束時間」が13.1%であった。

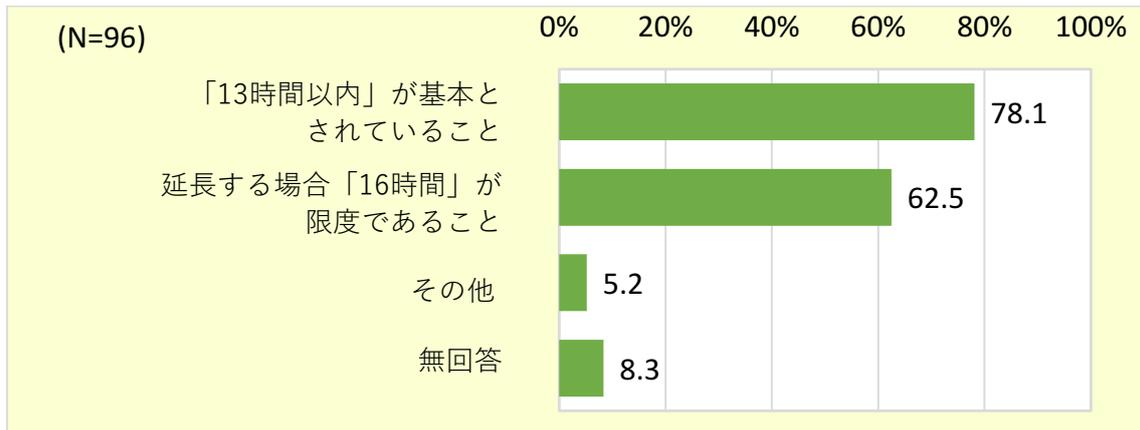
図表 272 現行の改善基準告示について問題があると感じる事項



(1日の拘束時間について問題があると感じる点)

日勤勤務者の1日の拘束時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「13時間以内」が基本とされていることとの回答が最も多く78.1%、次いで「延長する場合16時間」が限度であることが62.5%であった(複数回答)。

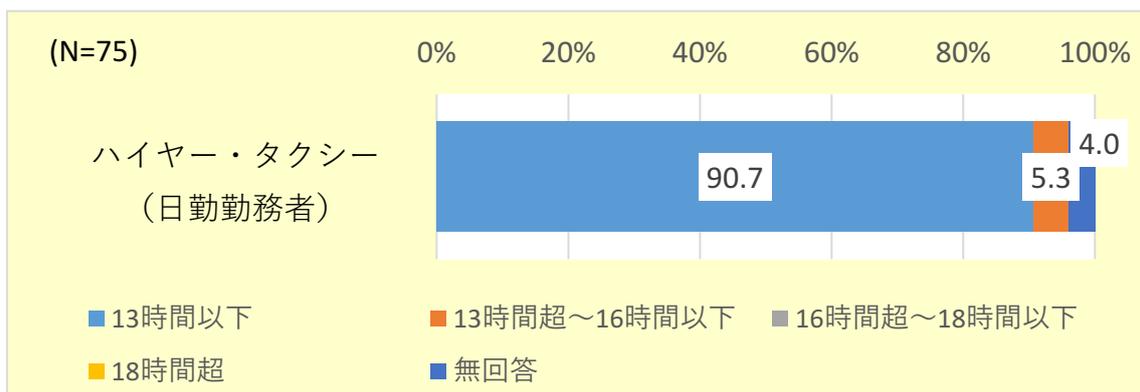
図表 273 日勤勤務者の1日の拘束時間について自動車運転者が感じる問題点(ハイヤー・タクシー)



(1日の拘束時間の適切時間)

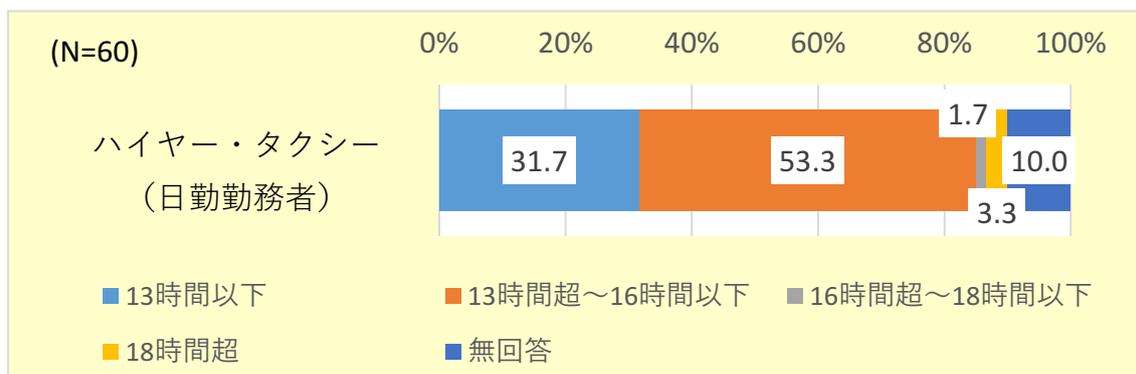
日勤勤務者の1日の拘束時間について、「13時間以内」が基本とされていることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「13時間以下」が最も多く90.7%、次いで「13時間超~16時間以下」が5.3%であった(自由回答)。

図表 274 日勤勤務者の1日の拘束時間について適切と思う時間(自動車運転者:ハイヤー・タクシー)



日勤勤務者の1日の拘束時間について、延長する場合「16時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「13時間超～16時間以下」が最も多く53.3%、次いで「13時間以下」が31.7%、「18時間超」が3.3%であった（自由回答）。

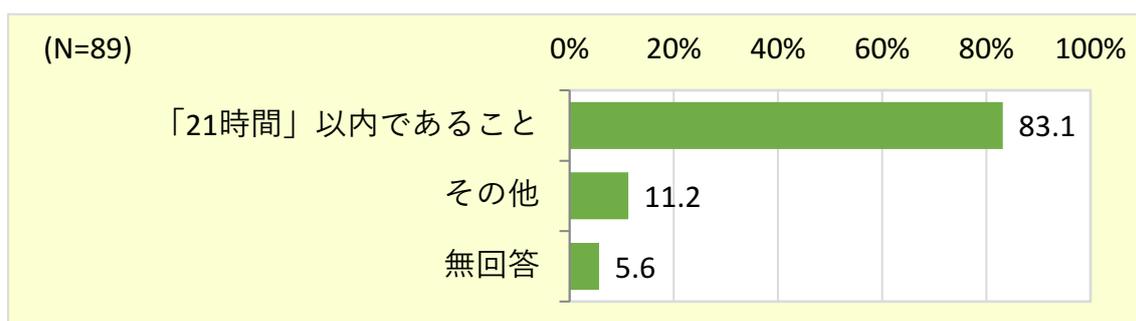
図表 275 日勤勤務者の1日の拘束時間について延長する場合の適切と思う時間（自動車運転者：ハイヤー・タクシー）



（2 暦日の拘束時間について問題があると感じる点）

隔日勤務者の2暦日の拘束時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「21時間」以内であることとの回答が83.1%であった（複数回答）。

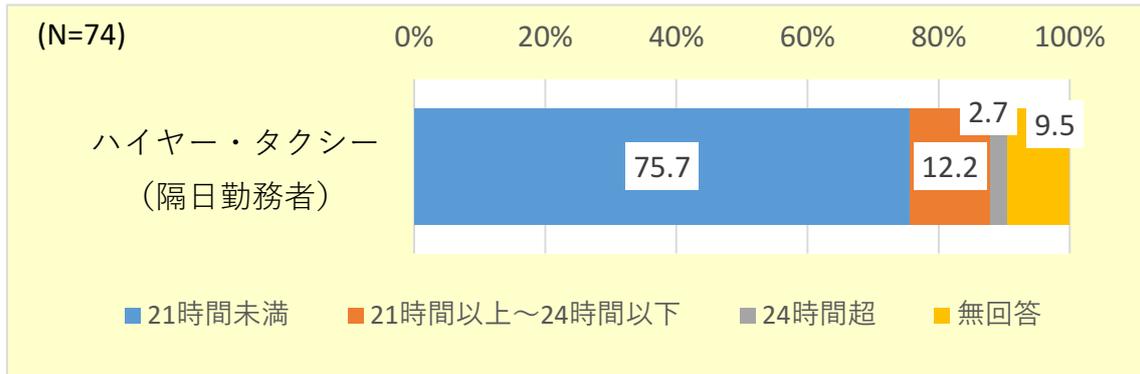
図表 276 隔日勤務者の1日の拘束時間について自動車運転者が感じる問題点（ハイヤー・タクシー）



(2 暦日の拘束時間の適切時間)

隔日勤務者の2 暦日の拘束時間について、「21 時間」以内であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「21 時間未満」が最も多く75.7%、次いで「21 時間以上～24 時間以下」が12.2%、「24 時間超」が2.7%であった（自由回答）。

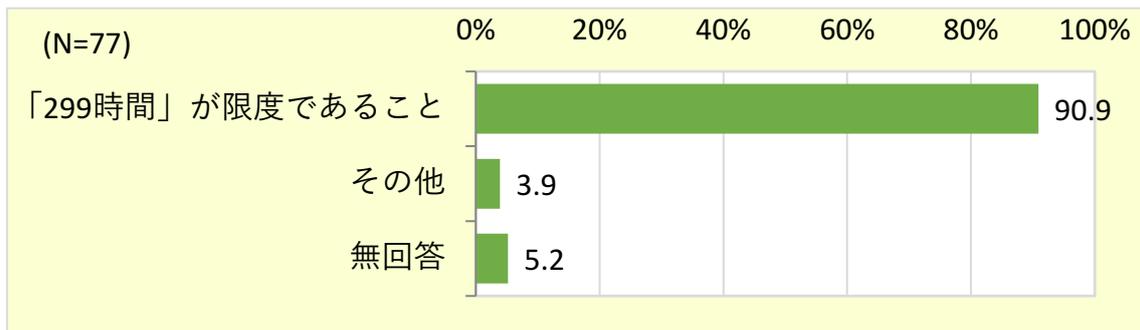
図表 277 隔日勤務者の2 暦日の拘束時間について適切と思う時間（自動車運転者：ハイヤー・タクシー）



(1 ヶ月の拘束時間について問題があると感じる点)

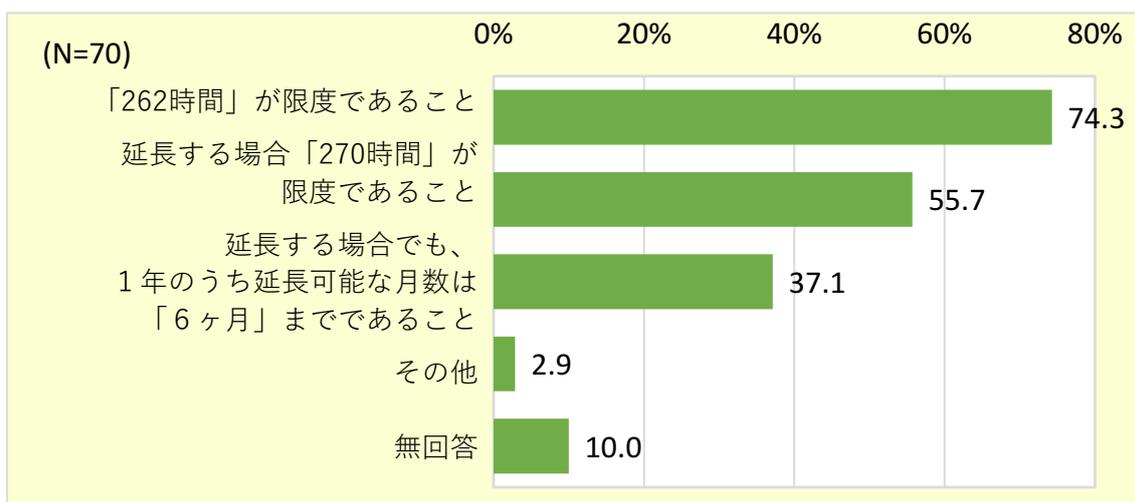
日勤勤務者の1 ヶ月の拘束時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「「299 時間」が限度であること」との回答が90.9%であった（複数回答）。

図表 278 日勤勤務者の1 ヶ月の拘束時間について自動車運転者が感じる問題点（ハイヤー・タクシー）



隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「「262時間」が限度であること」との回答が最も多く74.3%、次いで「延長する場合「270時間」が限度であること」が55.7%、「延長する場合でも、1年のうち延長可能な月数は「6ヶ月」までであること」が37.1%であった（複数回答）。

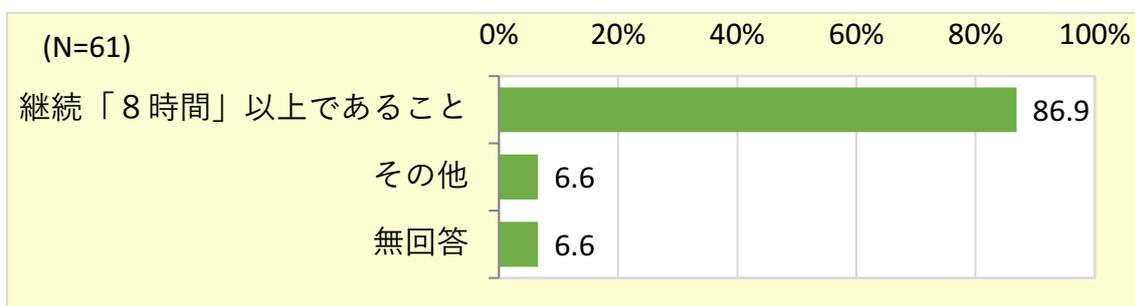
図表 279 隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間について自動車運転者が感じる問題点（ハイヤー・タクシー）



（休息期間について問題があると感じる点）

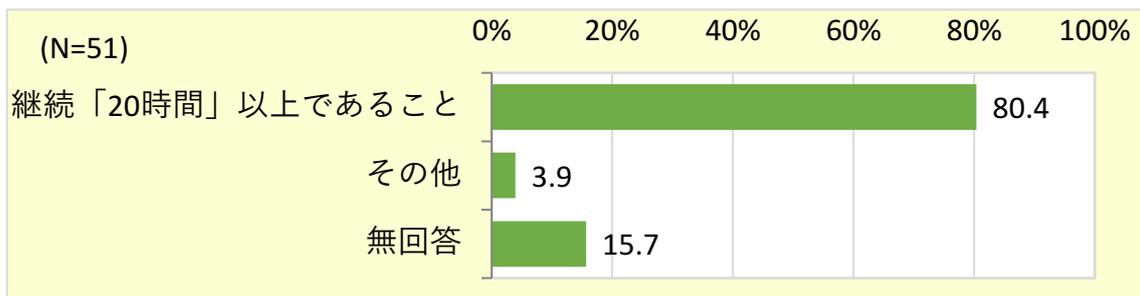
日勤勤務者の休息期間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「継続「8時間」以上であること」との回答が86.9%であった（複数回答）。

図表 280 日勤勤務者の休息期間について自動車運転者が感じる問題点（ハイヤー・タクシー）



隔日勤務者の休息期間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「継続「20時間」以上であること」との回答が80.4%であった（複数回答）。

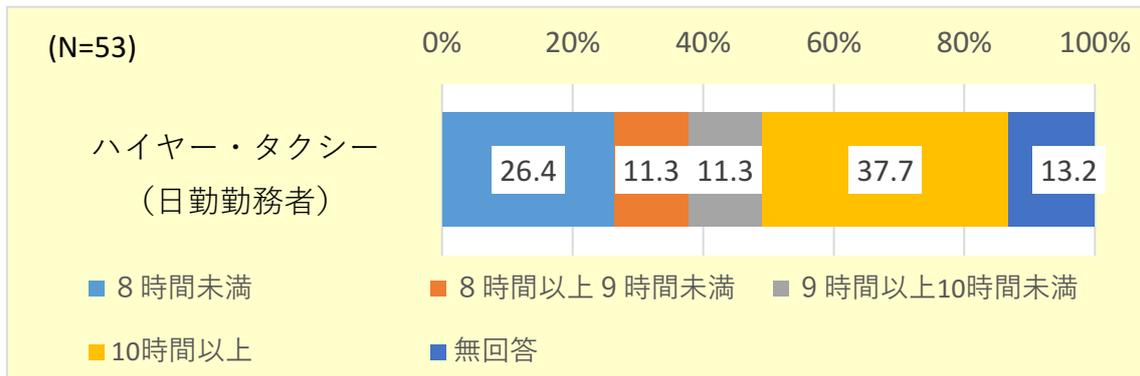
図表 281 隔日勤務者の休息期間について自動車運転者が感じる問題点（ハイヤー・タクシー）



（休息期間についての適切時間）

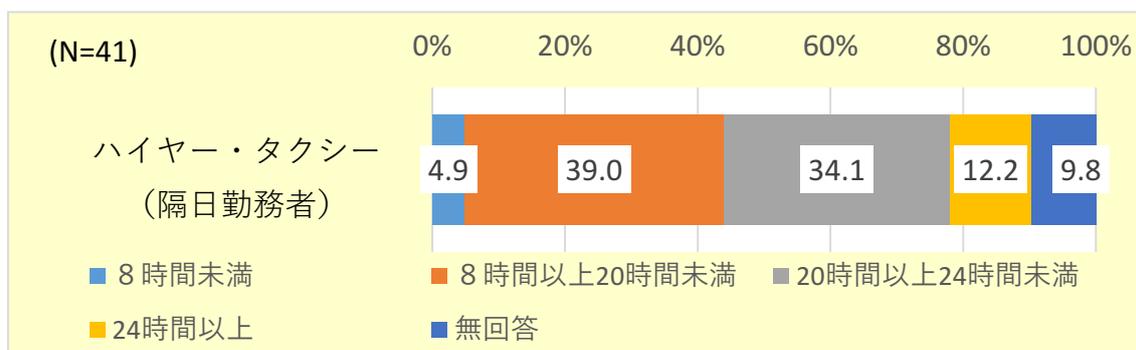
日勤勤務者の休息期間について、継続「8時間」以上であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ「10時間以上」が最も多く37.7%、次いで「8時間未満」が26.4%、「8時間以上9時間未満」及び「9時間以上10時間未満」が11.3%であった（自由回答）。

図表 282 日勤勤務者の休息期間について適切と思う時間（自動車運転者：ハイヤー・タクシー）



隔日勤務者の休息期間について、継続「20 時間」以上であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「8 時間以上 20 時間未満」が最も多く 39.0%、次いで「20 時間以上 24 時間未満」が 34.1%、「24 時間以上」が 12.2%であった（自由回答）。

図表 283 隔日勤務者の休息期間について適切と思う時間（自動車運転者：ハイヤー・タクシー）



（1 ヶ月の拘束時間についての適切時間）

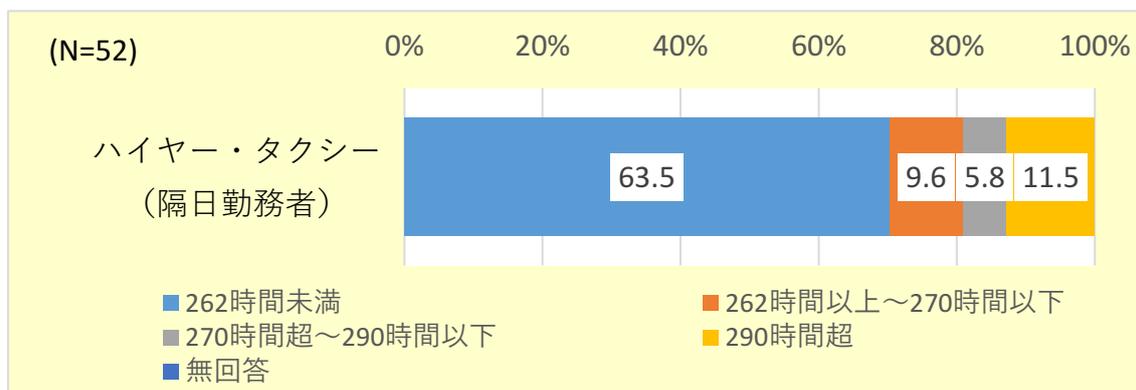
日勤勤務者の1ヶ月の拘束時間について、「299 時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「275 時間未満」が最も多く 50.0%、次いで「275 時間以上～299 時間以下」が 24.3%、「299 時間超～322 時間以下」が 7.1%であった（自由回答）。

図表 284 日勤勤務者の1ヶ月の拘束時間について適切と思う時間（自動車運転者：ハイヤー・タクシー）



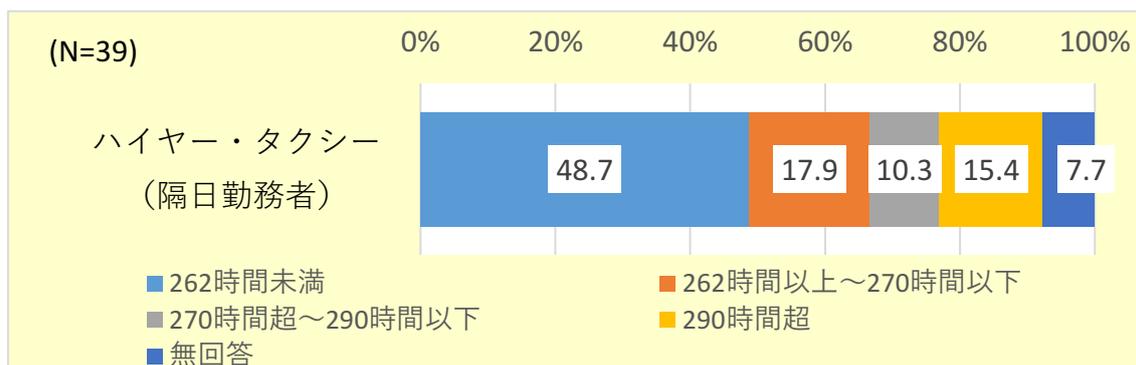
隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間について、「262時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「262時間未満」が最も多く63.5%、次いで「290時間超」が11.5%、「262時間以上～270時間以下」が9.6%であった（自由回答）。

図表 285 隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間について適切と思う時間（自動車運転者：ハイヤー・タクシー）



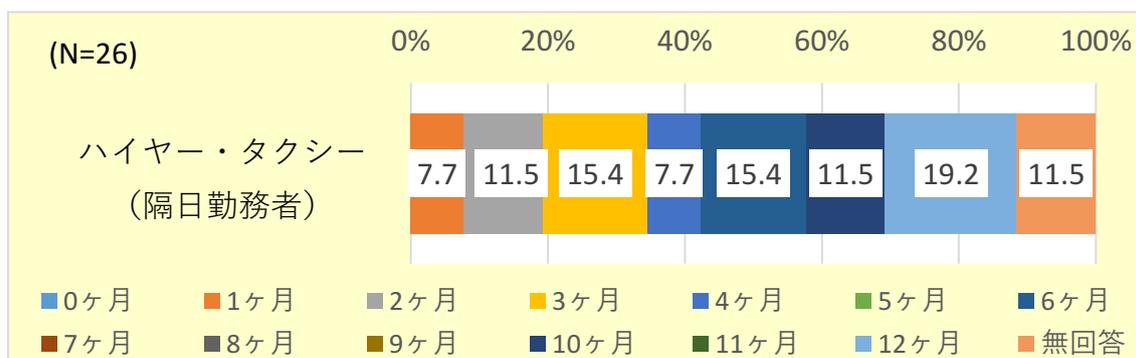
隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間について、延長する場合「270時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「262時間未満」が最も多く48.7%、次いで「262時間以上270時間以下」が17.9%、「290時間超」が15.4%であった（自由回答）。

図表 286 隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間について延長する場合の適切と思う時間（自動車運転者：ハイヤー・タクシー）



隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間について、延長する場合でも、1年のうち延長可能な月数は「6ヶ月」までであることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う月数を尋ねたところ、「12ヶ月」が最も多く19.2%、次いで「3ヶ月」、「6ヶ月」が15.4%であった（自由回答）。

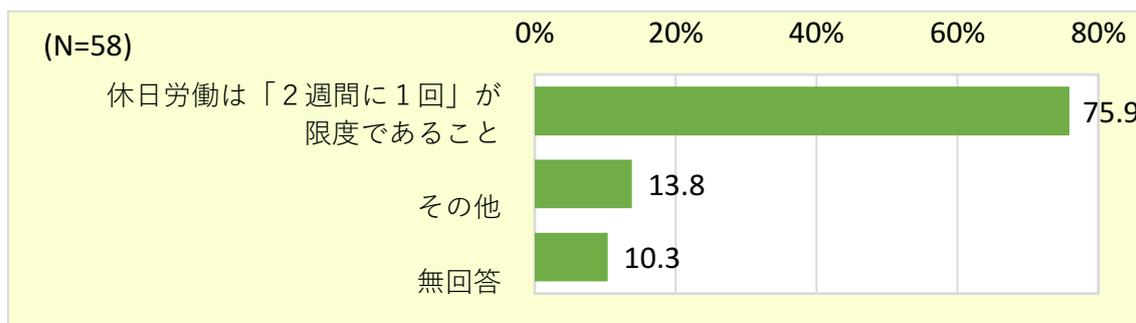
図表 287 隔日勤務者の1ヶ月の拘束時間について延長する場合の適切と思う月数（自動車運転者：ハイヤー・タクシー）



（休日労働について問題があると感じる点）

日勤勤務者の休日労働について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「休日労働は「2週間に1回」が限度であること」との回答が75.9%であった（複数回答）。

図表 288 日勤勤務者の休日労働について自動車運転者が感じる問題点（ハイヤー・タクシー）

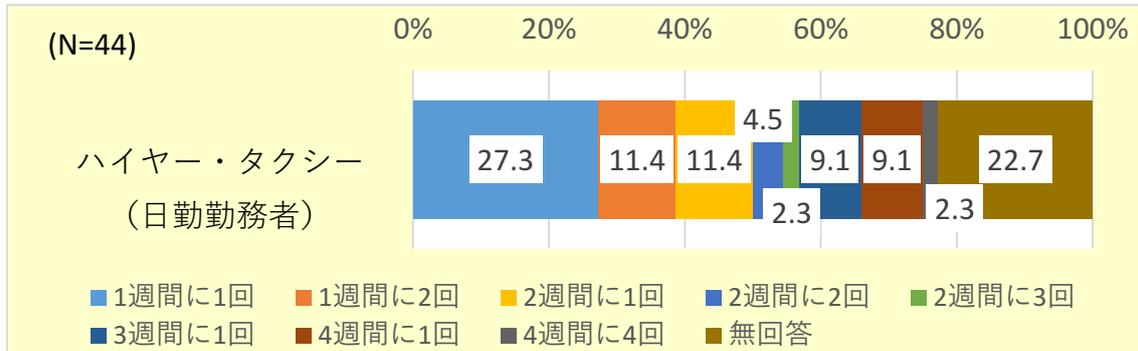


隔日勤務者の休日労働について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、3件の回答があり、「休日労働は「2週間に1回」が限度であること」との回答が100.0%であった（複数回答）。

(休日労働の適切頻度)

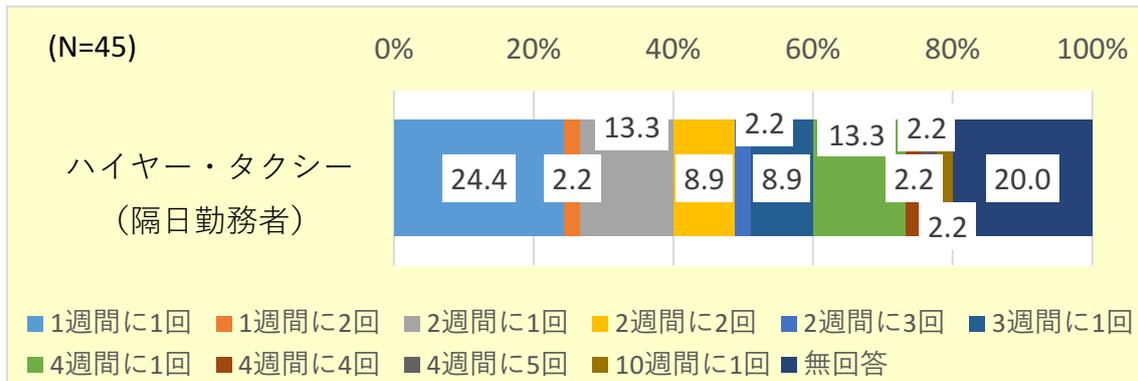
日勤勤務者の休日労働について、「2週間に1回」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う頻度を尋ねたところ、「1週間に1回」が最も多く27.3%、次いで「1週間に2回」、「2週間に1回」が11.4%であった（自由回答）。

図表 289 日勤勤務者の休日労働について適切と思う頻度（自動車運転者：ハイヤー・タクシー）



隔日勤務者の休日労働について、「2週間に1回」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う頻度を尋ねたところ、「1週間に1回」が最も多く24.4%、次いで「2週間に1回」、「4週間に1回」が13.3%であった（自由回答）。

図表 290 隔日勤務者の休日労働について適切と思う頻度（自動車運転者：ハイヤー・タクシー）

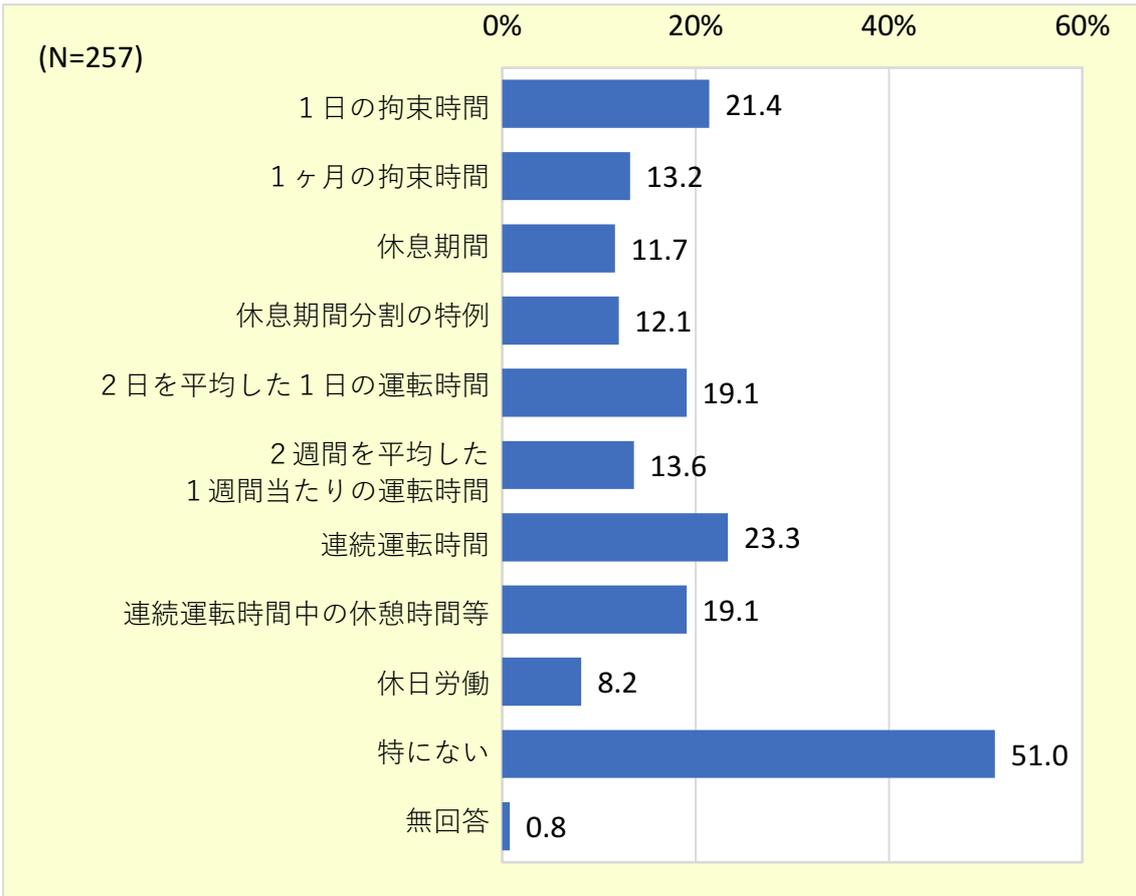


ア) 事業者

(改善基準告示について問題があると感じる事項)

現行の改善基準告示について問題があると感じる事項を尋ねたところ、「特にない」が最も多く 51.0%、次いで「連続運転時間」が 23.3%、「1 日の拘束時間」が 21.4%であった（複数回答）。

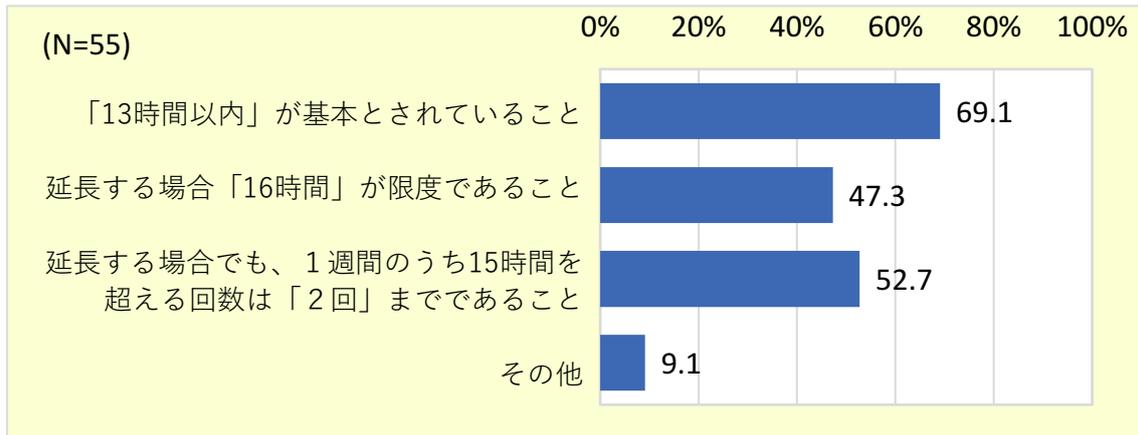
図表 291 現行の改善基準告示について問題があると感じる事項



(1日の拘束時間について問題だと感じる点)

1日の拘束時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「13時間以内」が基本とされていること」との回答が最も多く69.1%、次いで「延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであること」が52.7%、「延長する場合「16時間」が限度であること」が47.3%、であった（複数回答）。

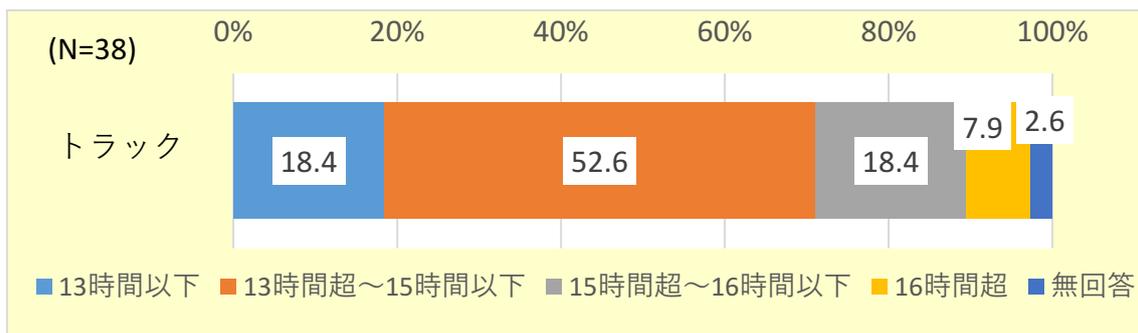
図表 292 1日の拘束時間について事業者が感じる問題点（トラック）



(1日の拘束時間についての適切時間)

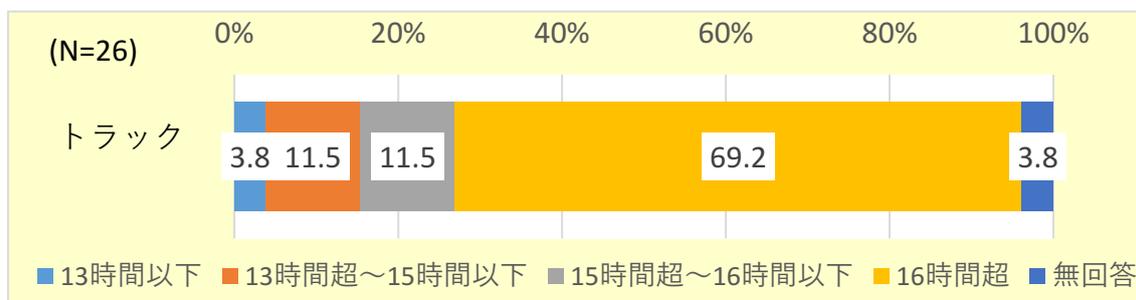
1日の拘束時間について、「13時間以内」が基本とされていることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「13時間超～15時間以下」が最も多く52.6%、次いで「13時間以下」及び「15時間超～16時間以下」が18.4%、「16時間超」が7.9%であった（自由回答）。

図表 293 1日の拘束時間について適切と思う時間（事業者：トラック）



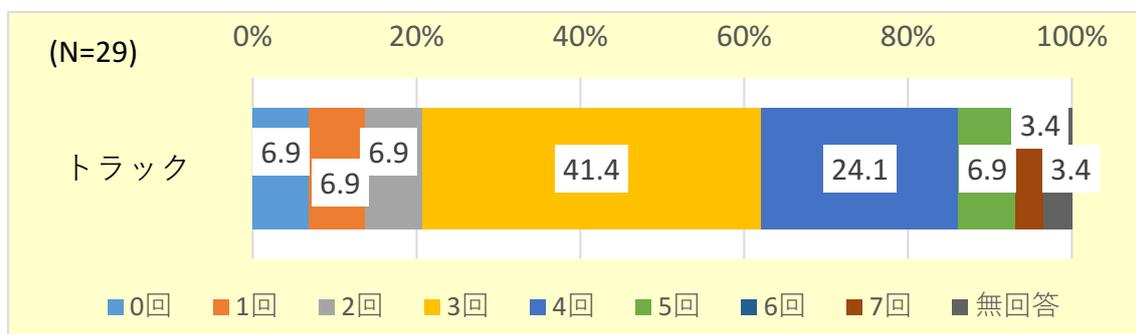
1日の拘束時間について、延長する場合「16時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「16時間超」が最も多く69.2%、次いで「13時間超～15時間以下」及び「15時間超～16時間以下」が11.5%、「13時間以下」が3.8%であった（自由回答）。

図表 294 1日の拘束時間について延長する場合の適切と思う時間（事業者：トラック）



1日の拘束時間について、延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う回数を尋ねたところ、「3回」が最も多く41.4%、次いで「4回」が24.1%、「0回」、「1回」、「2回」、「5回」が6.9%であった（自由回答）。

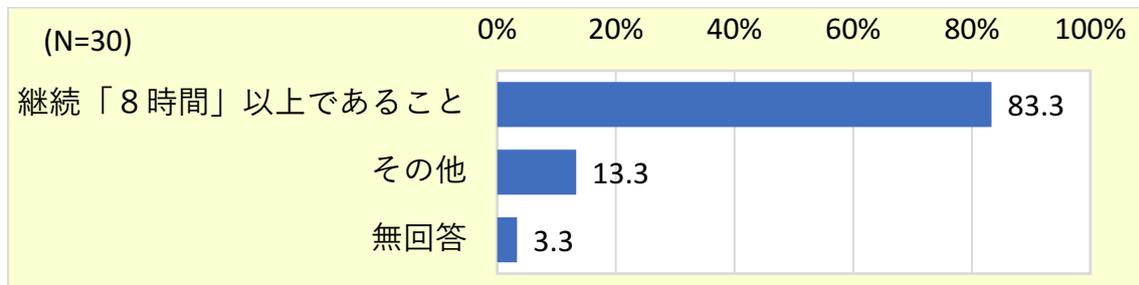
図表 295 1日の拘束時間について延長する場合の適切と思う回数（事業者：トラック）



(休息期間について問題だと感じる点)

休息期間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「継続「8時間」以上であること」との回答が83.3%であった（複数回答）。

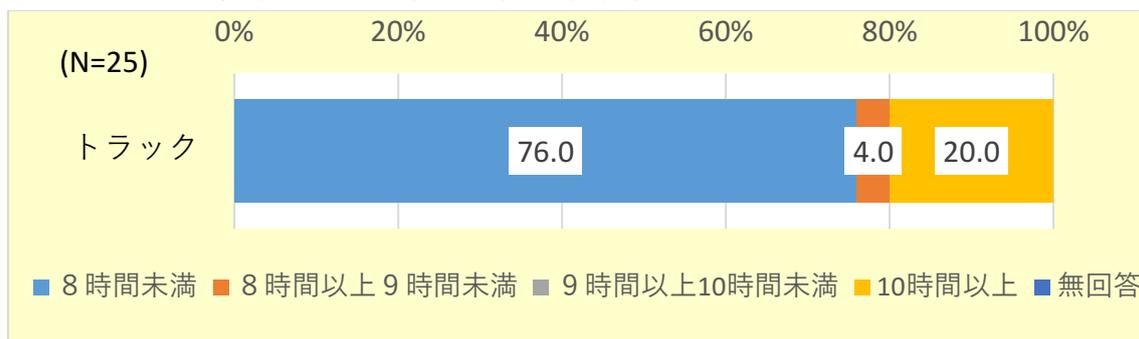
図表 296 休息期間について事業者が感じる問題点（トラック）



(休息期間についての適切時間)

休息期間について、継続「8時間」以上であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「8時間未満」が最も多く76.0%、次いで「10時間以上」が20.0%、「8時間以上9時間未満」が4.0%であった（自由回答）。

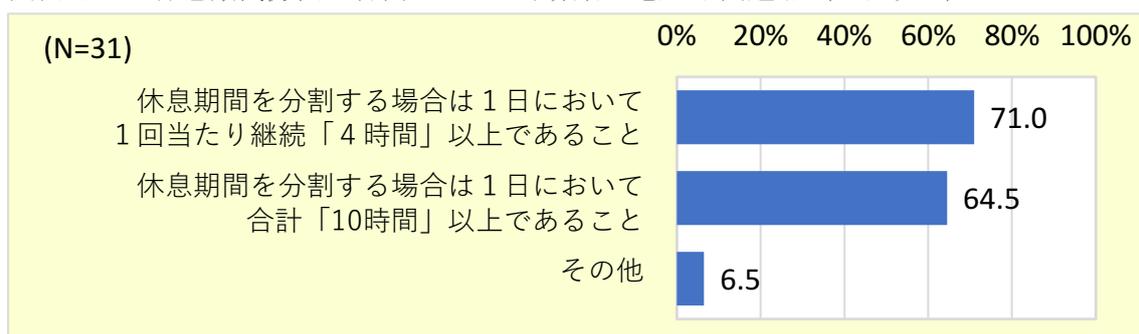
図表 297 休息期間について適切と思う時間（事業者：トラック）



(休息期間分割の特例について問題だと感じる点)

休息期間分割の特例について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「休息期間を分割する場合は1日において1回当たり継続「4時間」以上であること」との回答が最も多く71.0%、次いで「休息期間を分割する場合は1日において合計「10時間」以上であること」が64.5%であった（複数回答）。

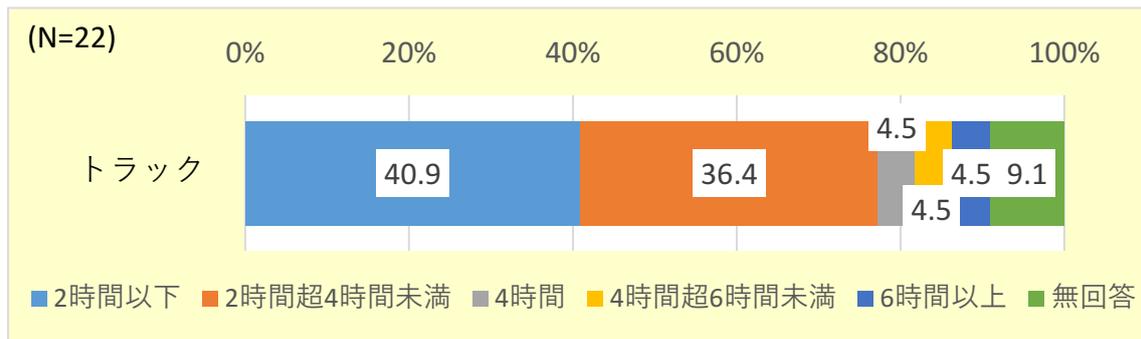
図表 298 休息期間分割の特例について事業者が感じる問題点（トラック）



(休息期間分割の特例についての適切時間)

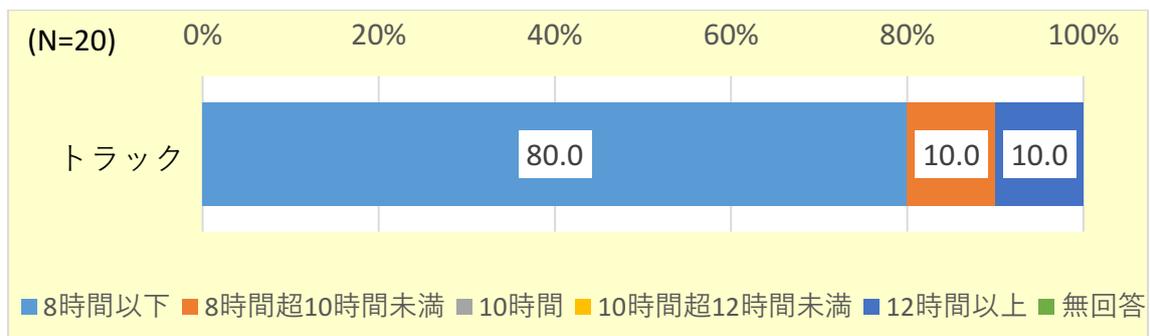
休息期間分割の特例について、休息期間を分割する場合は1日において1回当たり継続「4時間」以上であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「2時間以下」が最も多く40.9%、次いで「2時間超4時間未満」が36.4%、「4時間」、「4時間超6時間未満」、「6時間以上」が4.5%であった（自由回答）。

図表 299 休息期間分割の特例について分割した休息期間1回当たりの適切と思う時間（事業者：トラック）



休息期間分割の特例について、休息期間を分割する場合は1日において合計「10時間」以上であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「8時間以下」が最も多く80.0%、次いで「8時間超10時間未満」、「12時間以上」がともに10.0%であった（自由回答）。

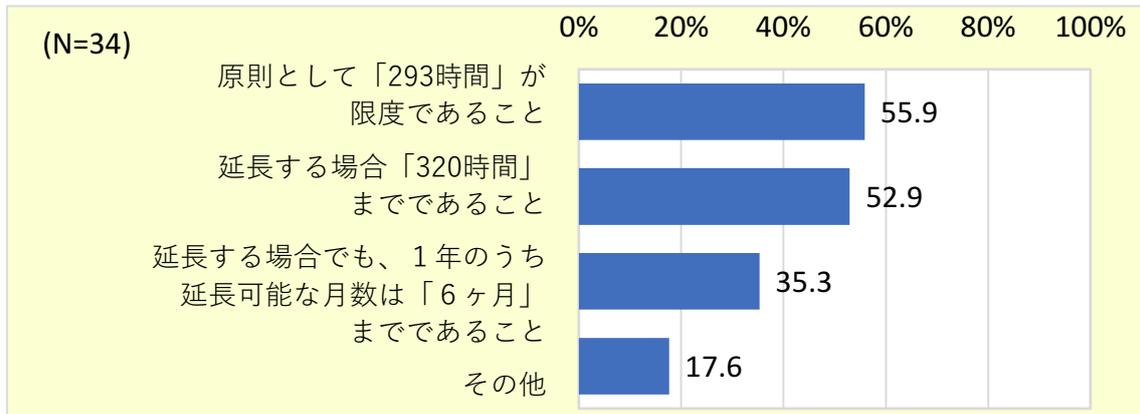
図表 300 休息期間分割の特例について分割した休息期間合計として適切と思う時間（事業者：トラック）



(1ヶ月の拘束時間について問題だと感じる点)

1ヶ月の拘束時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「原則として「293時間」が限度であること」との回答が最も多く55.9%、次いで「延長する場合「320時間」までであること」が52.9%、「延長する場合でも、1年のうち延長可能な月数は「6ヶ月」までであること」が35.3%であった(複数回答)。

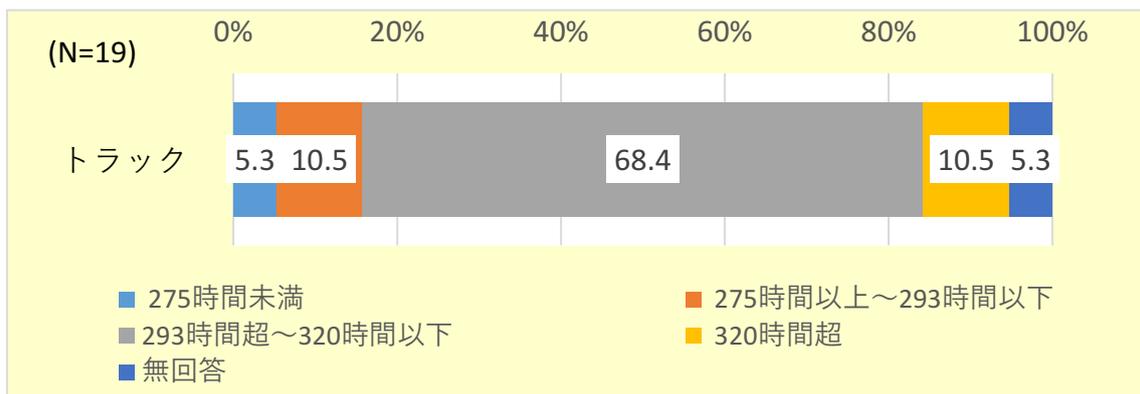
図表 301 1ヶ月の拘束時間について事業者が感じる問題点(トラック)



(1ヶ月の拘束時間についての適切時間)

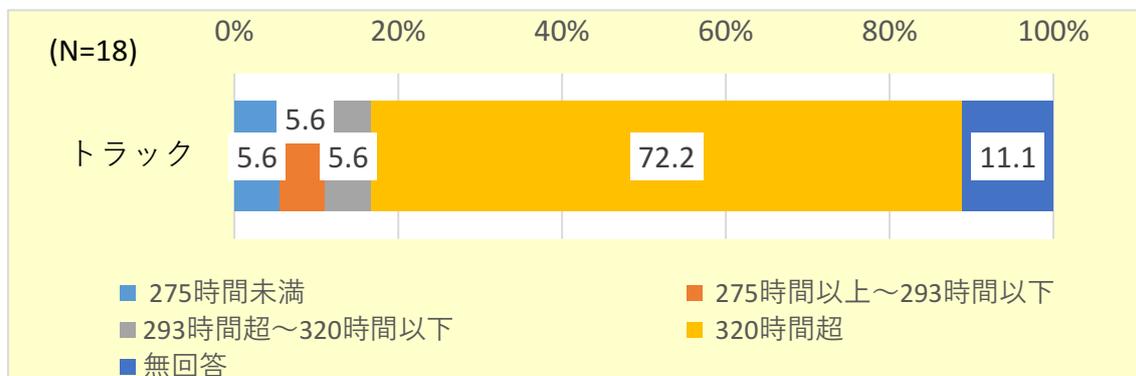
1ヶ月の拘束時間について、原則として「293時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「293時間超～320時間以下」が最も多く68.4%、次いで「275時間以上～293時間以下」及び「320時間超」が10.5%、「275時間未満」が5.3%であった(自由回答)。

図表 302 1ヶ月の拘束時間について適切と思う時間(事業者:トラック)



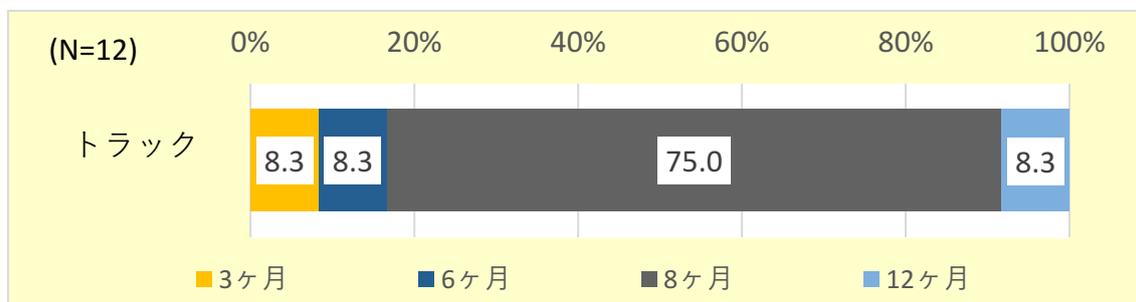
1ヶ月の拘束時間について、延長する場合「320時間」までであることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「320時間超」が最も多く72.2%、次いで「275時間未満」、「275時間以上～293時間以下」及び「293時間超～320時間以下」が5.6%であった。（自由回答）。

図表 303 1ヶ月の拘束時間について延長する場合の適切と思う時間（事業者：トラック）



1ヶ月の拘束時間について、延長する場合でも、1年のうち延長可能な月数は「6ヶ月」までであることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う月数を尋ねたところ、「8ヶ月」が最も多く75.0%、次いで「3ヶ月」、「6ヶ月」、「12ヶ月」が8.3%であった（自由回答）。

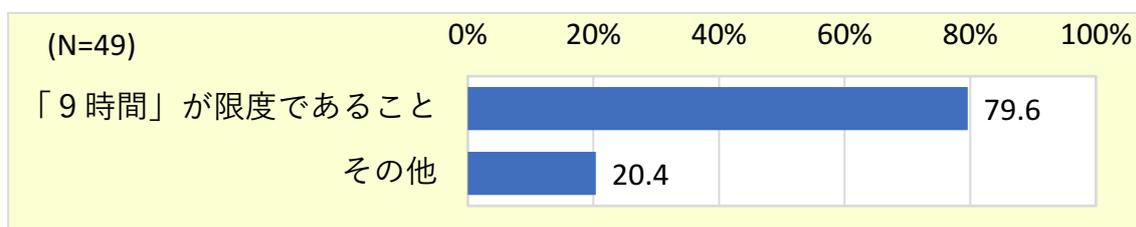
図表 304 1ヶ月の拘束時間について延長する場合の適切と思う月数（事業者：トラック）



（2日を平均した1日の運転時間について問題だと感じる点）

2日を平均した1日の運転時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「9時間」が限度であることとの回答が79.6%であった（複数回答）。

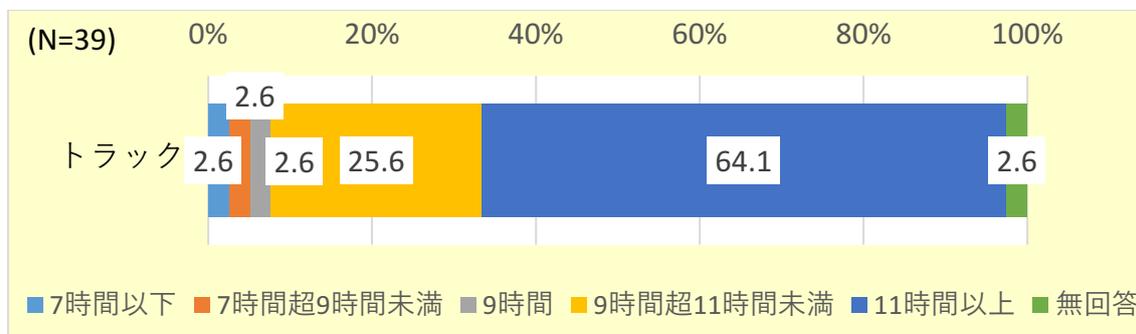
図表 305 2日を平均した1日の運転時間について事業者が感じる問題点（トラック）



(2日を平均した1日の運転時間についての適切時間)

2日を平均した1日の運転時間について、「9時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「11時間以上」が最も多く64.1%、次いで「9時間超11時間未満」が25.6%、「7時間以下」、「7時間超9時間未満」、「9時間」が2.6%であった（自由回答）。

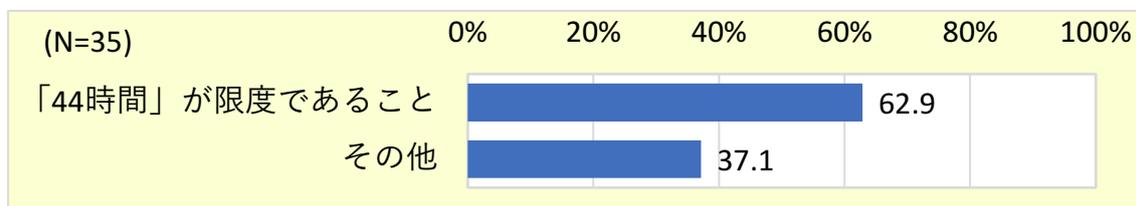
図表 306 2日を平均した1日の運転時間について適切と思う時間（事業者：トラック）



(2週間を平均した1週間当たりの運転時間について問題だと感じる点)

2週間を平均した1週間当たりの運転時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「44時間」が限度であることとの回答が62.9%であった（複数回答）。

図表 307 2週間を平均した1週間当たりの運転時間について事業者が感じる問題点（トラック）



(2週間を平均した1週間当たりの運転時間についての適切時間)

2週間を平均した1週間当たりの運転時間について、「44時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「44時間超54時間未満」が最も多く54.5%、次いで「54時間以上」が27.3%、「34時間超44時間未満」、「44時間」が4.5%であった(自由回答)。

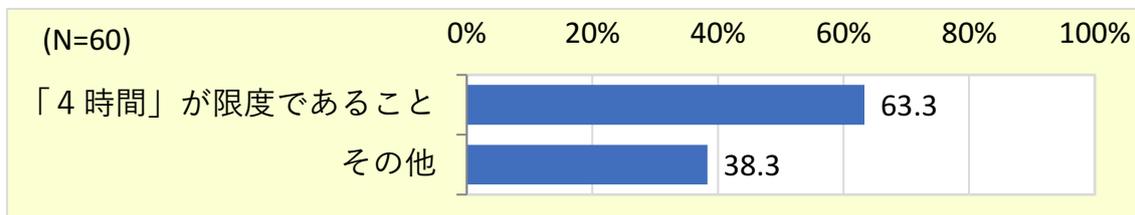
図表 308 2週間を平均した1週間当たりの運転時間について適切と思う時間(事業者：トラック)



(連続運転時間について問題だと感じる点)

連続運転時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「4時間」が限度であることとの回答が63.3%であった(複数回答)。

図表 309 連続運転時間について事業者が感じる問題点(トラック)



(連続運転時間についての適切時間)

連続運転時間について、「4時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「4時間超～5時間以下」が最も多く57.9%、次いで「5時間超」が28.9%、「3時間超～4時間以下」が7.9%であった(自由回答)。

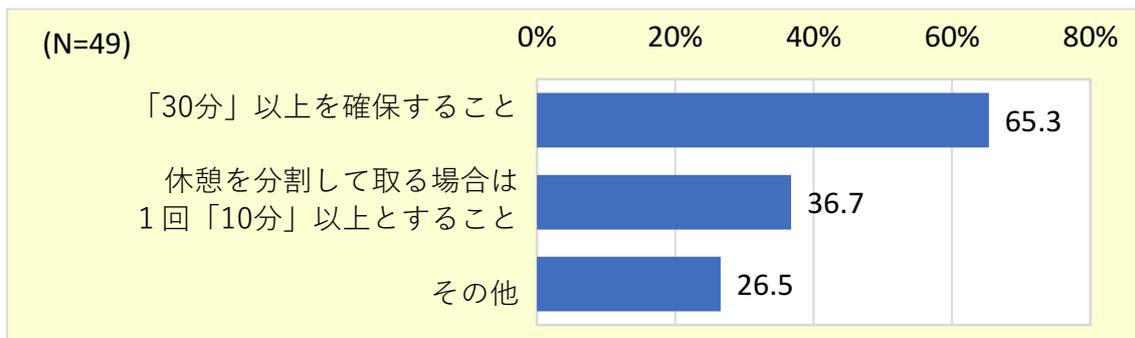
図表 310 連続運転時間について適切と思う時間(事業者：トラック)



(連続運転時間中の休憩時間等について問題だと感じる点)

連続運転時間中の休憩時間等について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「30分」以上を確保することとの回答が最も多く 65.3%、次いで「休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすること」が 36.7%であった（複数回答）。

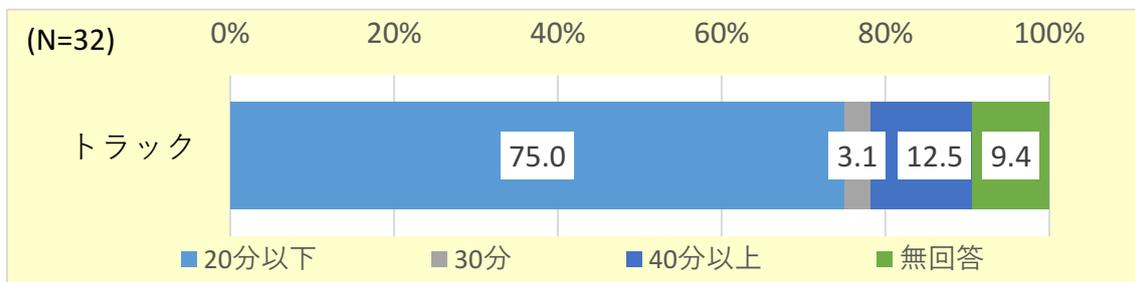
図表 311 連続運転時間中の休憩時間等について事業者が感じる問題点（トラック）



(連続運転時間中の休憩時間等についての適切時間)

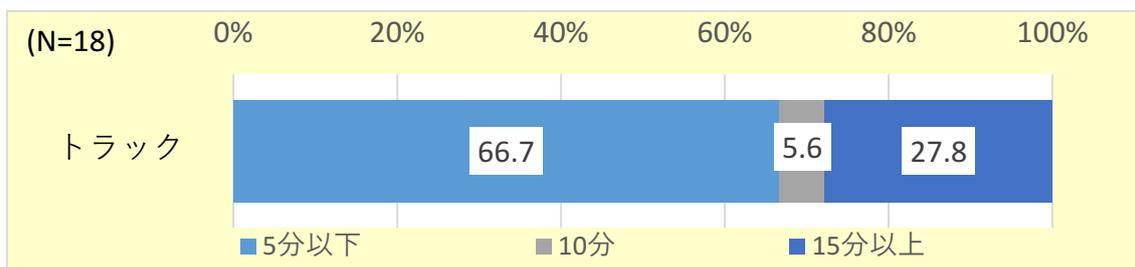
連続運転時間中の休憩時間等について、「30分」以上を確保することに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「20分以下」が最も多く 75.0%、次いで「40分以上」が 12.5%、「30分」が 3.1%であった（自由回答）。

図表 312 連続運転時間中の休憩時間等について適切と思う時間（事業者：トラック）



連続運転時間中の休憩時間等について、休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「5分以下」が最も多く 66.7%、次いで「15分以上」が 27.8%、「10分」が 5.6%であった（自由回答）。

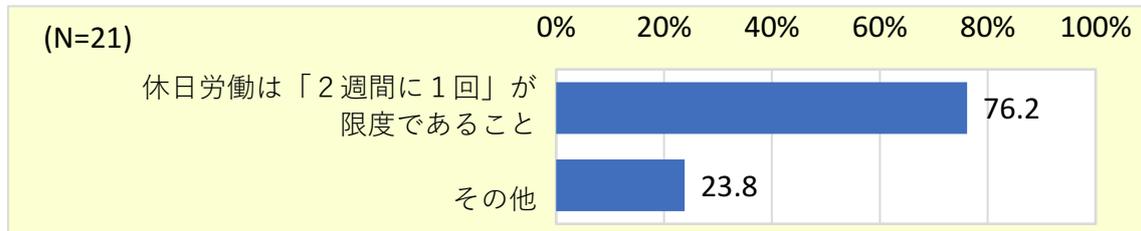
図表 313 連続運転時間中の休憩時間等について休憩を分割して取る場合の適切と思う時間（事業者：トラック）



(休日労働について問題だと感じる点)

休日労働について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「休日労働は「2週間に1回」が限度であること」との回答が76.2%であった（複数回答）。

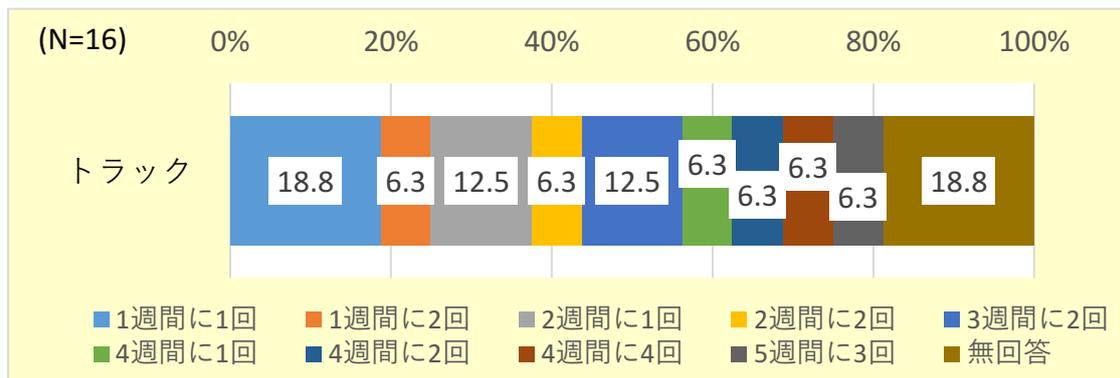
図表 314 休日労働について事業者が感じる問題点（トラック）



(休日労働の適切頻度)

休日労働について、「2週間に1回」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う頻度を尋ねたところ、「1週間に1回」が最も多く18.8%、次いで「2週間に1回」、「3週間に2回」が12.5%であった（自由回答）。

図表 315 休日労働について適切と思う頻度（事業者：トラック）

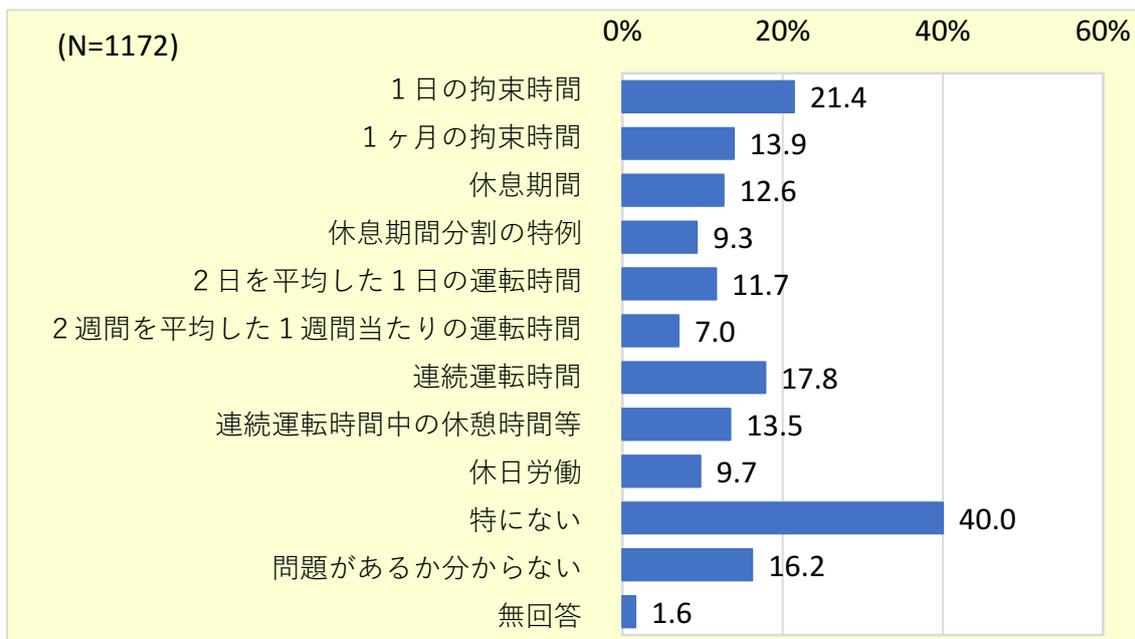


## イ) 自動車運転者

### (改善基準告示について問題があると感じる事項)

自動車運転者に対して、現行の改善基準告示について問題があると感じる事項を尋ねたところ、「特にない」との回答が最も多く40.0%、次いで「1日の拘束時間」が21.4%、「連続運転時間」が17.8%であった（複数回答）。

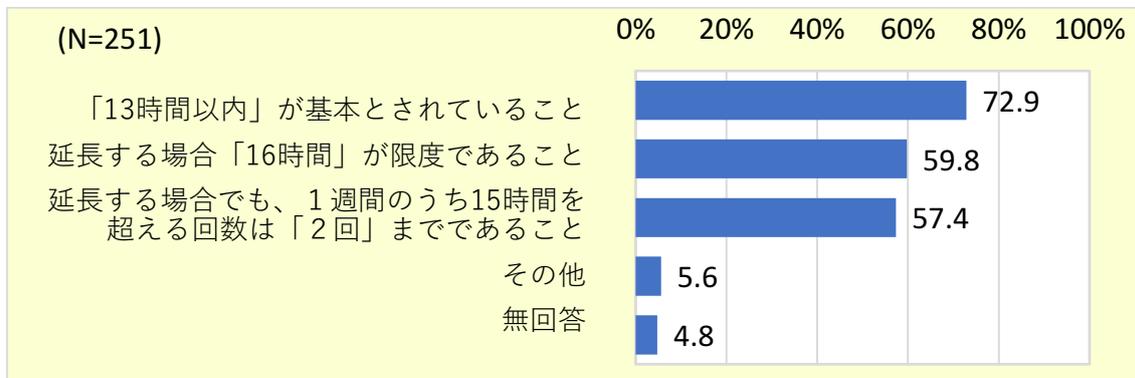
図表 316 現行の改善基準告示について問題があると感じる事項



### (1日の拘束時間について問題だと感じる点)

1日の拘束時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「13時間以内」が基本とされていることとの回答が最も多く72.9%、次いで「延長する場合「16時間」が限度であること」が59.8%、「延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであること」が57.4%であった（複数回答）。

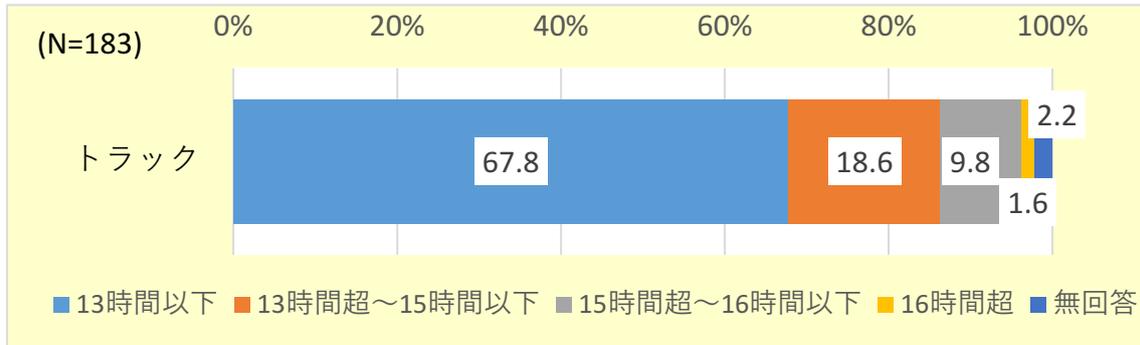
図表 317 1日の拘束時間について自動車運転者が感じる問題点（トラック）



(1日の拘束時間についての適切時間)

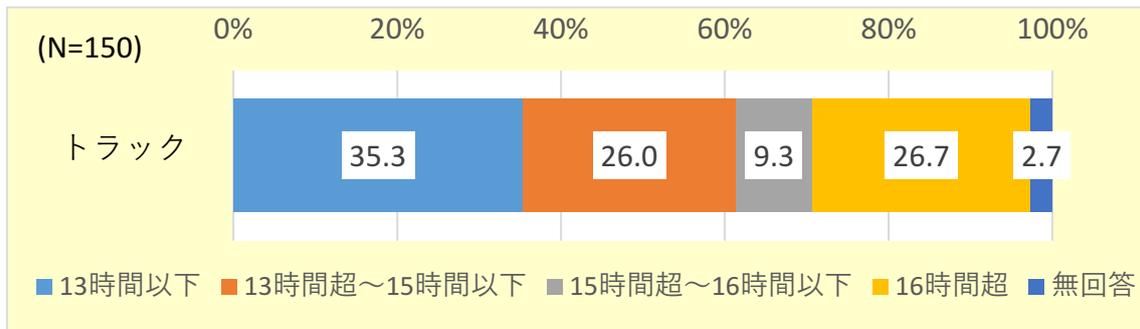
1日の拘束時間について、「13時間以内」が基本とされていることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「13時間以下」が最も多く67.8%、次いで「13時間超～15時間以下」が18.6%、「15時間超～16時間以下」が9.8%であった（自由回答）。

図表 318 1日の拘束時間について適切と思う時間（自動車運転者：トラック）



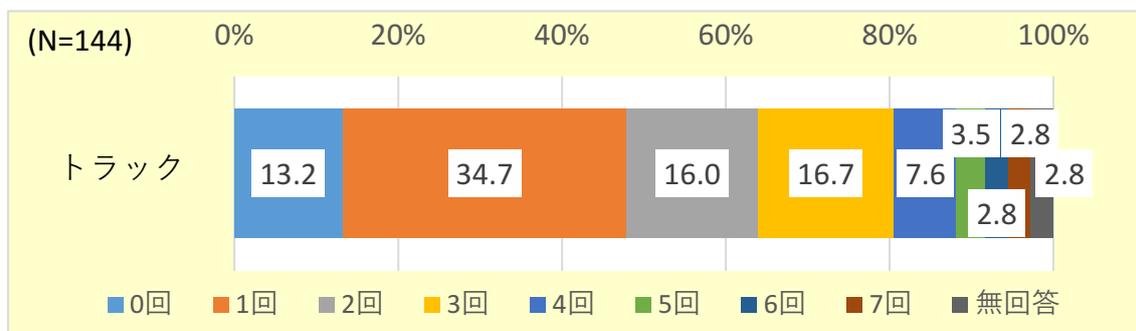
1日の拘束時間について、延長する場合「16時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「13時間以下」が最も多く35.3%、次いで「16時間超」が26.7%、「13時間超～15時間以下」が26.0%であった（自由回答）。

図表 319 1日の拘束時間について延長する場合の適切と思う時間（自動車運転者：トラック）



1日の拘束時間について、延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う回数を尋ねたところ、「1回」が最も多く34.7%、次いで「3回」が16.7%、「2回」が16.0%であった（自由回答）。

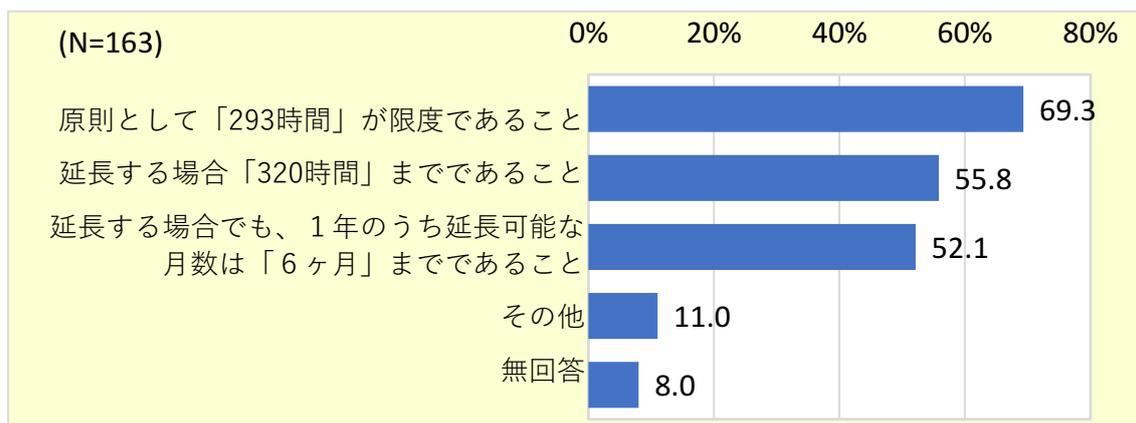
図表 320 1日の拘束時間について延長する場合の適切と思う回数（自動車運転者：トラック）



（1ヶ月の拘束時間について問題だと感じる点）

1ヶ月の拘束時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「原則として「293時間」が限度であること」との回答が最も多く69.3%、次いで「延長する場合「320時間」までであること」が55.8%、「延長する場合でも、1年のうち延長可能な月数は「6ヶ月」までであること」が52.1%であった（複数回答）。

図表 321 1ヶ月の拘束時間について自動車運転者が感じる問題点（トラック）



(休息期間について問題だと感じる点)

休息期間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「継続「8時間」以上であること」との回答が85.1%であった（複数回答）。

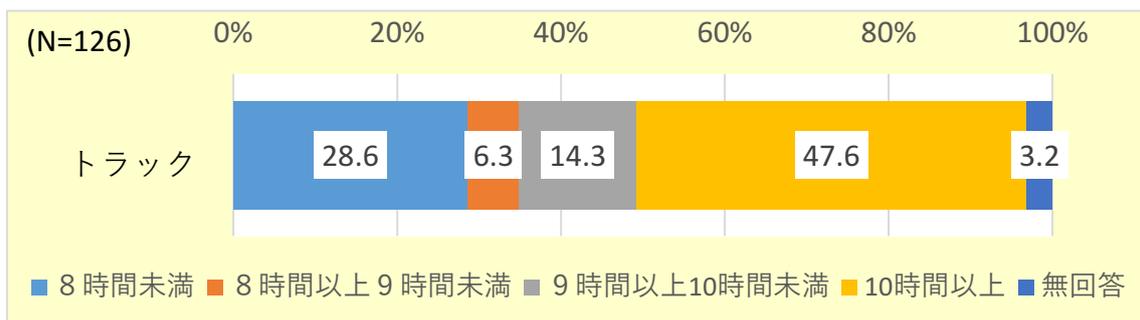
図表 322 休息期間について自動車運転者が感じる問題点（トラック）



(休息期間についての適切時間)

休息期間について、継続「8時間」以上であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「10時間以上」が最も多く47.6%、次いで「8時間未満」が28.6%、「9時間以上10時間未満」が14.3%であった（自由回答）。

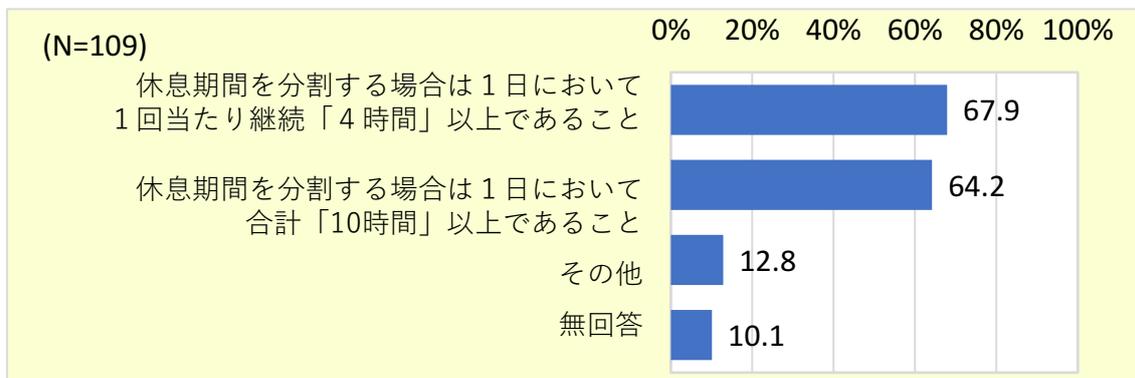
図表 323 休息期間について適切と思う時間（自動車運転者：トラック）



(休息期間分割の特例について問題だと感じる点)

休息期間分割の特例について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「休息期間を分割する場合は1日において1回当たり継続「4時間」以上であること」との回答が最も多く67.9%、次いで「休息期間を分割する場合は1日において合計「10時間」以上であること」が64.2%であった(複数回答)。

図表 324 休息期間分割特例について自動車運転者が感じる問題点 (トラック)



(休息期間分割の特例についての適切時間)

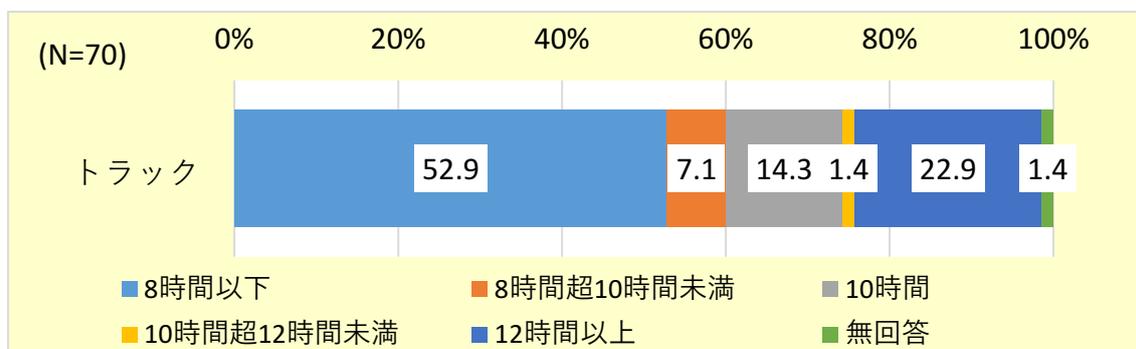
休息期間分割の特例について、休息期間を分割する場合は1日において1回当たり継続「4時間」以上であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「2時間超4時間未満」が最も多く37.8%、次いで「6時間以上」が24.3%、「4時間」が17.6%であった(自由回答)。

図表 325 休息期間分割の特例について分割した休息期間1回当たりの適切と思う時間 (自動車運転者：トラック)



休息期間分割の特例について、休息期間を分割する場合は1日において合計「10時間」以上であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「8時間以下」が最も多く52.9%、次いで「12時間以上」が22.9%、「10時間」が14.3%であった（自由回答）。

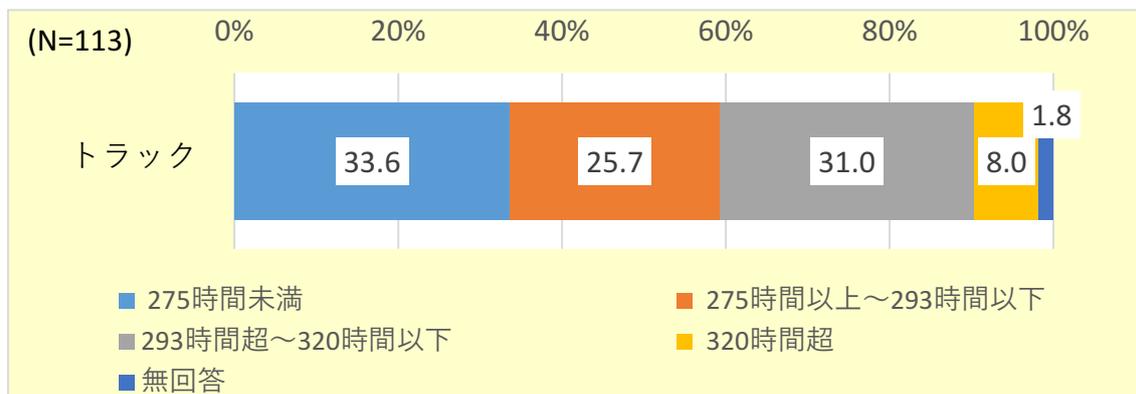
図表 326 休息期間分割の特例について分割した休息期間合計として適切と思う時間（自動車運転者：トラック）



（1ヶ月の拘束時間についての適切時間）

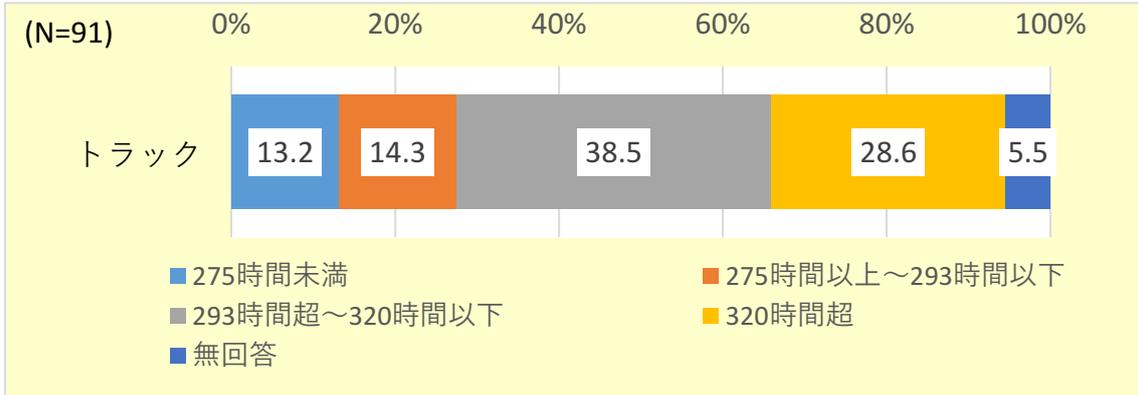
1ヶ月の拘束時間について、原則として「293時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「275時間未満」が最も多く33.6%、次いで「293時間超～320時間以下」が31.0%、「275時間以上～293時間以下」が25.7%であった（自由回答）。

図表 327 1ヶ月の拘束時間について適切と思う時間（自動車運転者：トラック）



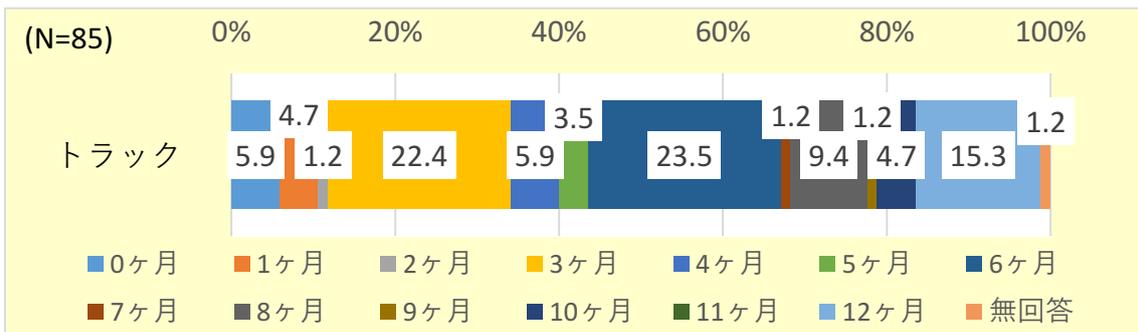
1ヶ月の拘束時間について、延長する場合「320時間」までであることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「293時間超～320時間以下」が最も多く38.5%、次いで「320時間超」が28.6%、「275時間以上～293時間以下」が14.3%であった（自由回答）。

図表 328 1ヶ月の拘束時間について延長する場合の適切と思う時間（自動車運転者：トラック）



1ヶ月の拘束時間について、延長する場合でも、1年のうち延長可能な月数は「6ヶ月」までであることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う月数を尋ねたところ、「6ヶ月」が最も多く23.5%、次いで「3ヶ月」が22.4%、「12ヶ月」が15.3%であった（自由回答）。

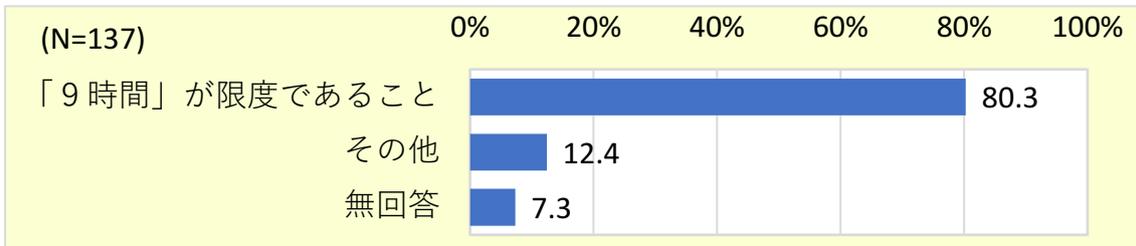
図表 329 1ヶ月の拘束時間について延長する場合の適切と思う月数（自動車運転者：トラック）



(2日を平均した1日の運転時間について問題だと感じる点)

2日を平均した1日の運転時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「9時間」が限度であることとの回答が80.3%であった(複数回答)。

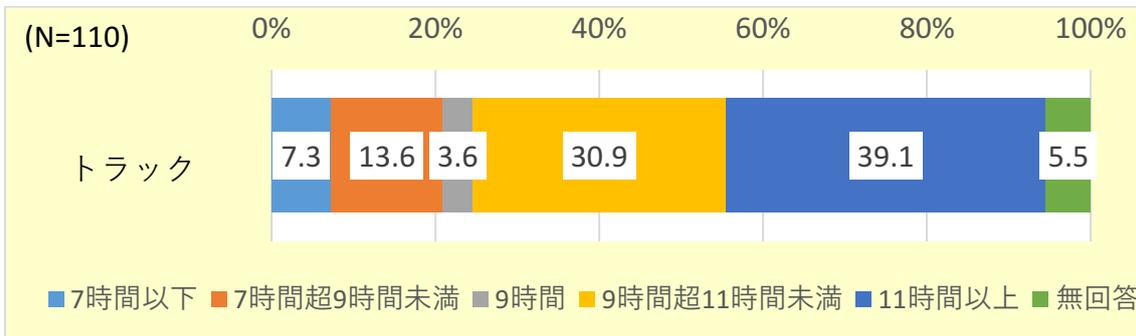
図表 330 2日平均の1日の運転時間について自動車運転者が感じる問題点(トラック)



(2日を平均した1日の運転時間についての適切時間)

2日を平均した1日の運転時間について、「9時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「11時間以上」が最も多く39.1%、次いで「9時間超11時間未満」が30.9%、「7時間超9時間未満」が13.6%であった(自由回答)。

図表 331 2日平均の1日の運転時間について適切と思う時間(自動車運転者:トラック)



(2週間を平均した1週間当たりの運転時間について問題だと感じる点)

2週間を平均した1週間当たりの運転時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「44時間」が限度であることとの回答が76.8%であった(複数回答)。

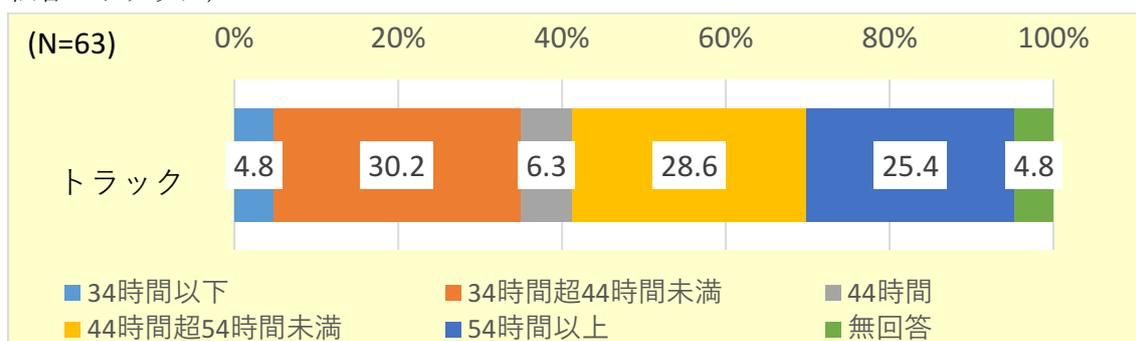
図表 332 2週間を平均した1週間当たりの運転時間について自動車運転者が感じる問題点(トラック)



(2週間を平均した1週間当たりの運転時間についての適切時間)

2週間を平均した1週間当たりの運転時間について、「44時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「34時間超44時間未満」が最も多く30.2%、次いで「44時間超54時間未満」が28.6%、「54時間以上」が25.4%であった(自由回答)。

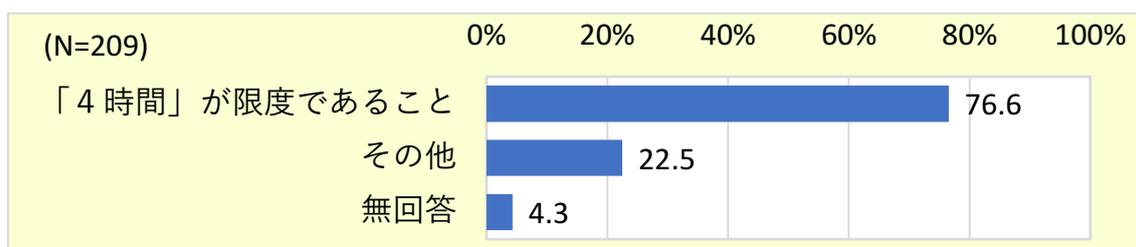
図表 333 2週間を平均した1週間当たりの運転時間について適切と思う時間(自動車運転者：トラック)



(連続運転時間について問題だと感じる点)

連続運転時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「4時間」が限度であることとの回答が76.6%であった(複数回答)。

図表 334 連続運転時間について自動車運転者が感じる問題点(トラック)



(連続運転時間についての適切時間)

連続運転時間について、「4時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「4時間超～5時間以下」が最も多く 33.1%、次いで「5時間超」が 32.5%、「3時間以下」が 21.3%であった（自由回答）。

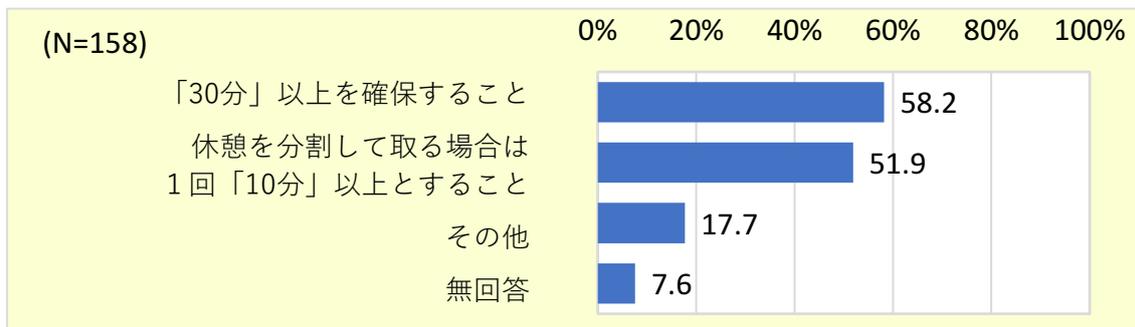
図表 335 連続運転時間について適切と思う時間（自動車運転者：トラック）



(連続運転時間中の休憩時間等について問題だと感じる点)

連続運転時間中の休憩時間等について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「30分」以上を確保すること」との回答が最も多く 58.2%、次いで「休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすること」が 51.9%であった（複数回答）。

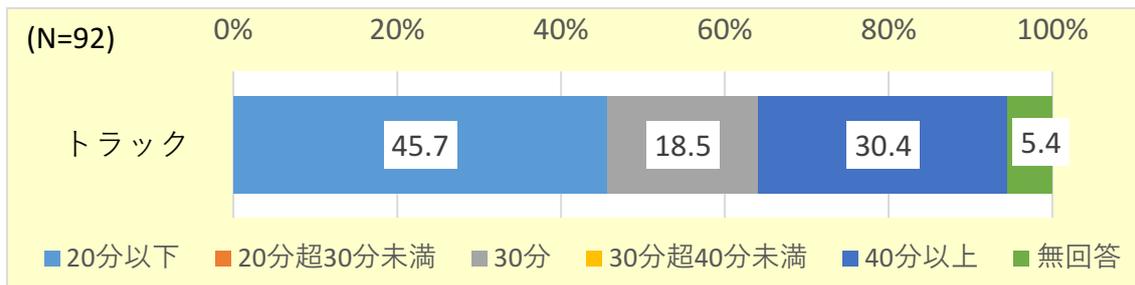
図表 336 連続運転時間中の休憩時間等について自動車運転者が感じる問題点（トラック）



(連続運転時間中の休憩時間等についての適切時間)

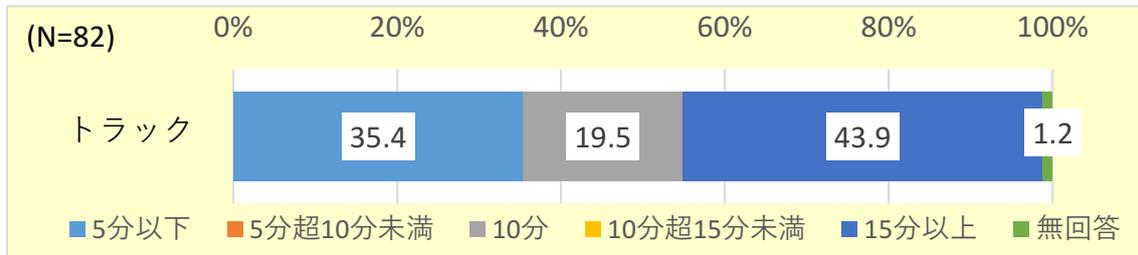
連続運転時間中の休憩時間等について、「30分」以上を確保することに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「20分以下」が最も多く 45.7%、次いで「40分以上」が 30.4%、「30分」が 18.5%であった（自由回答）。

図表 337 連続運転時間中の休憩時間等について適切と思う時間（自動車運転者：トラック）



連続運転時間中の休憩時間等について、休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「15分以上」が最も多く43.9%、次いで「5分以下」が35.4%、「10分」が19.5%であった（自由回答）。

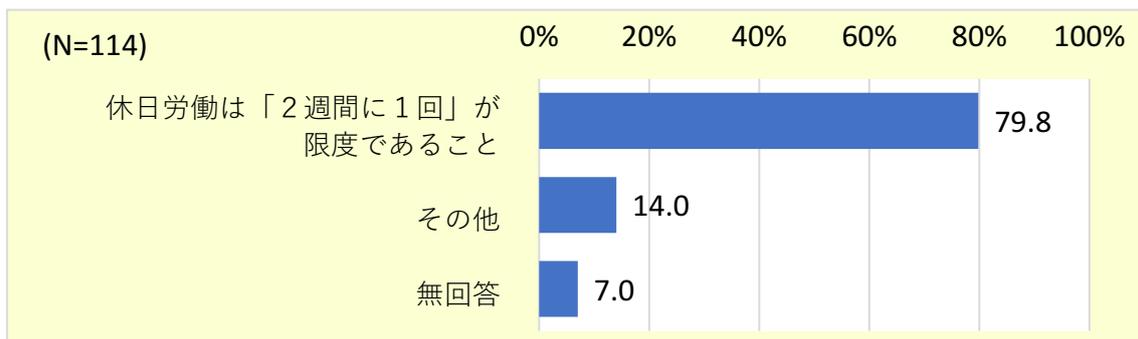
図表 338 連続運転時間中の休憩時間等について休憩を分割してとる場合の適切と思う時間（自動車運転者：トラック）



(休日労働について問題だと感じる点)

休日労働について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「休日労働は「2週間に1回」が限度であること」との回答が79.8%であった（複数回答）。

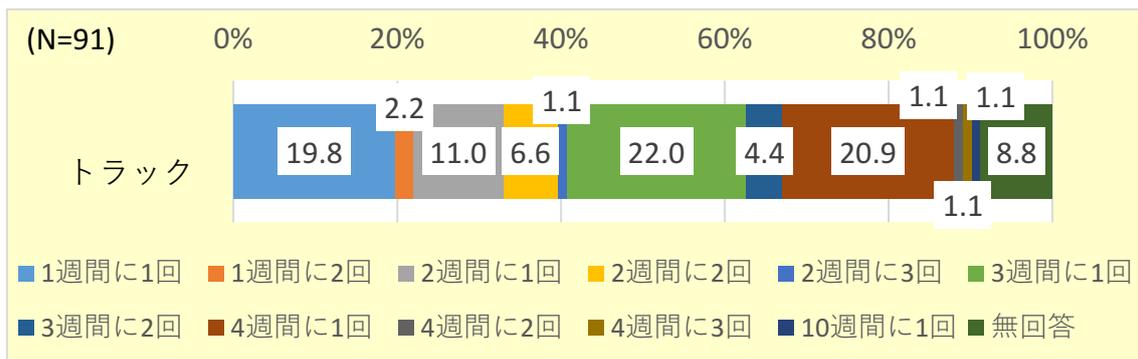
図表 339 休日労働について自動車運転者が感じる問題点（トラック）



(休日労働の適切頻度)

休日労働について、「2週間に1回」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う頻度を尋ねたところ、「3週間に1回」が最も多く22.0%、次いで「4週間に1回」が20.9%、「1週間に1回」が19.8%であった（自由回答）。

図表 340 休日労働について適切と思う頻度（自動車運転者：トラック）



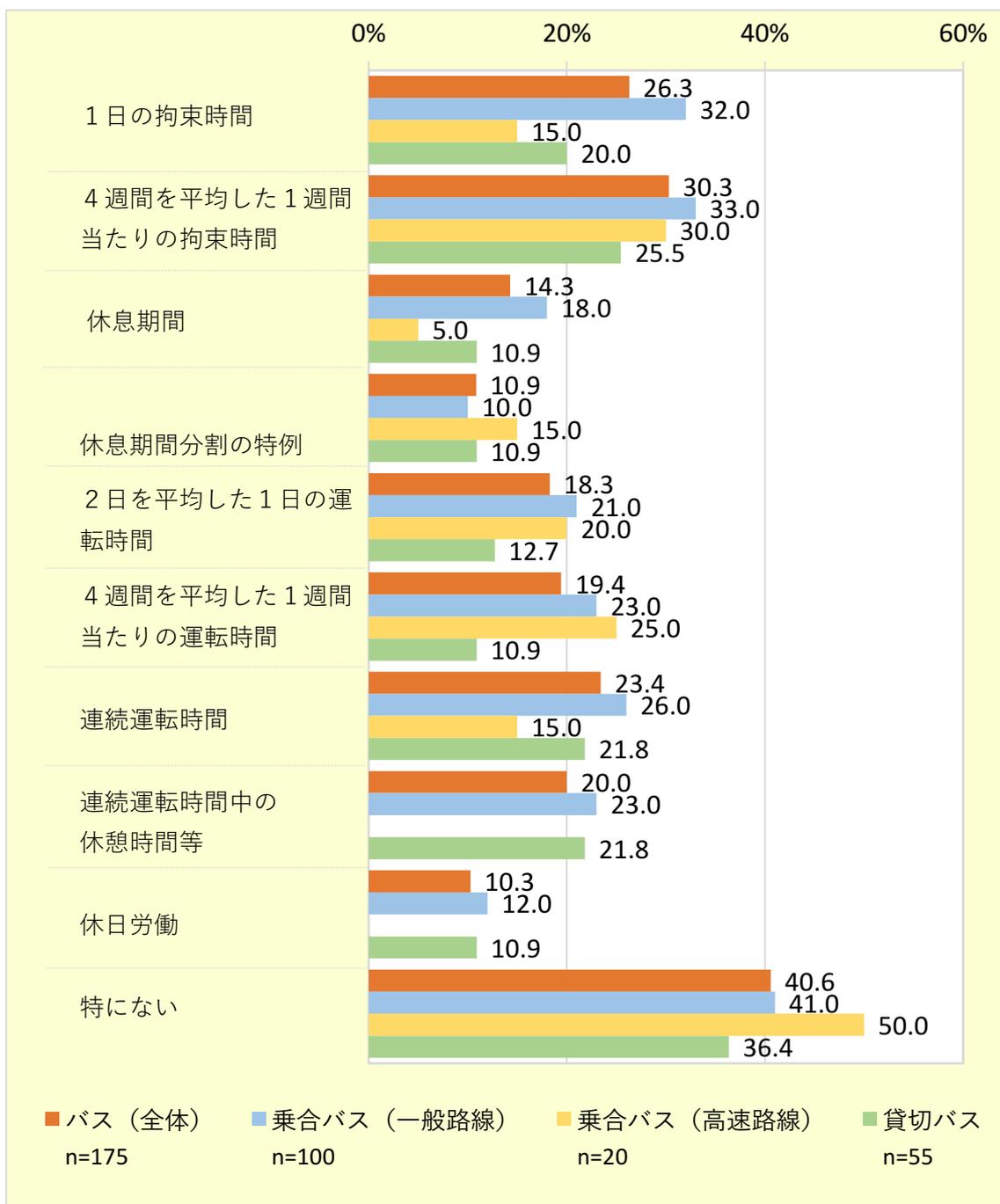
バス

ア) 事業者

(改善基準告示について問題があると感じる事項)

現行の改善基準告示について問題があると感じる事項を尋ねたところ、バス（全体）では「特にない」が最も多く 40.6%、次いで「4週間を平均した1週間当たりの拘束時間」が 30.3%、「1日の拘束時間」が 26.3%であった（複数回答）。

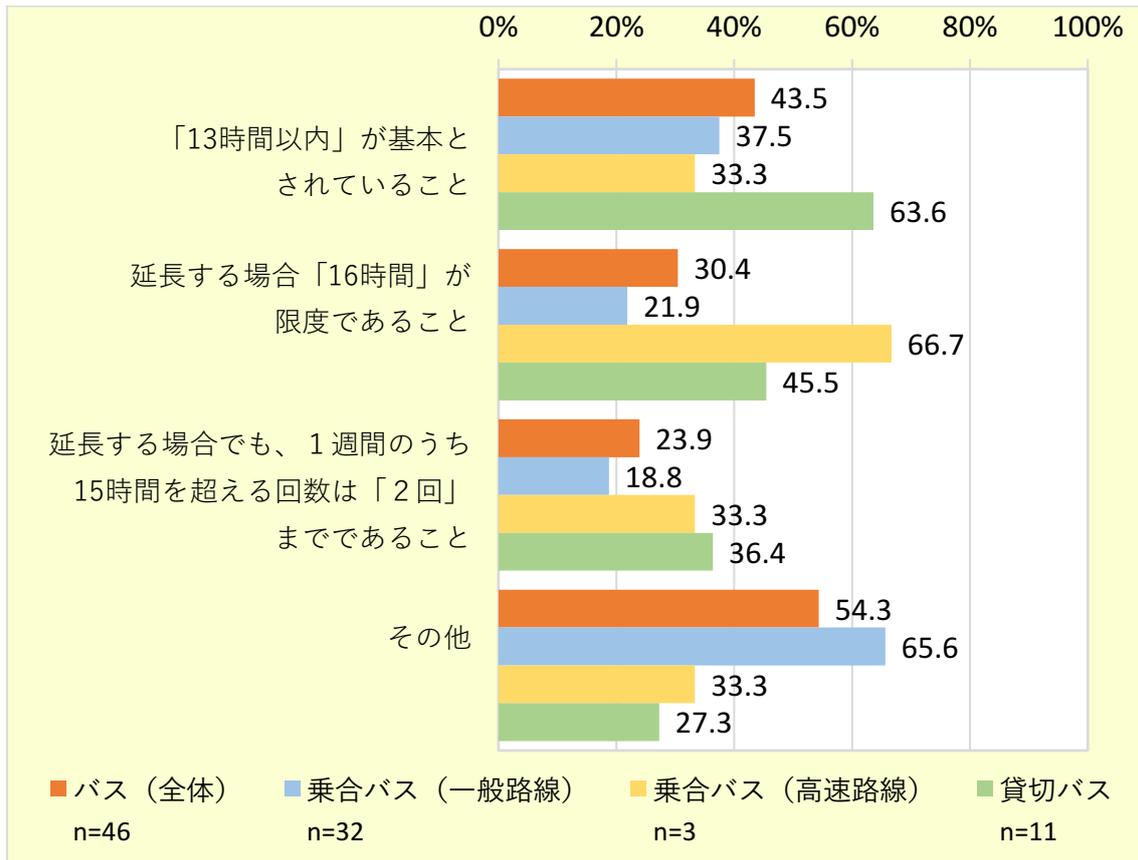
図表 341 現行の改善基準告示について問題があると感じる事項（バス全体）



(1日の拘束時間について問題だと感じる点)

1日の拘束時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、バス（全体）では「その他」を除き、「13時間以内」が基本とされていることとの回答が最も多く43.5%、次いで「延長する場合「16時間」が限度であること」が30.4%、「延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであること」が23.9%であった（複数回答）。

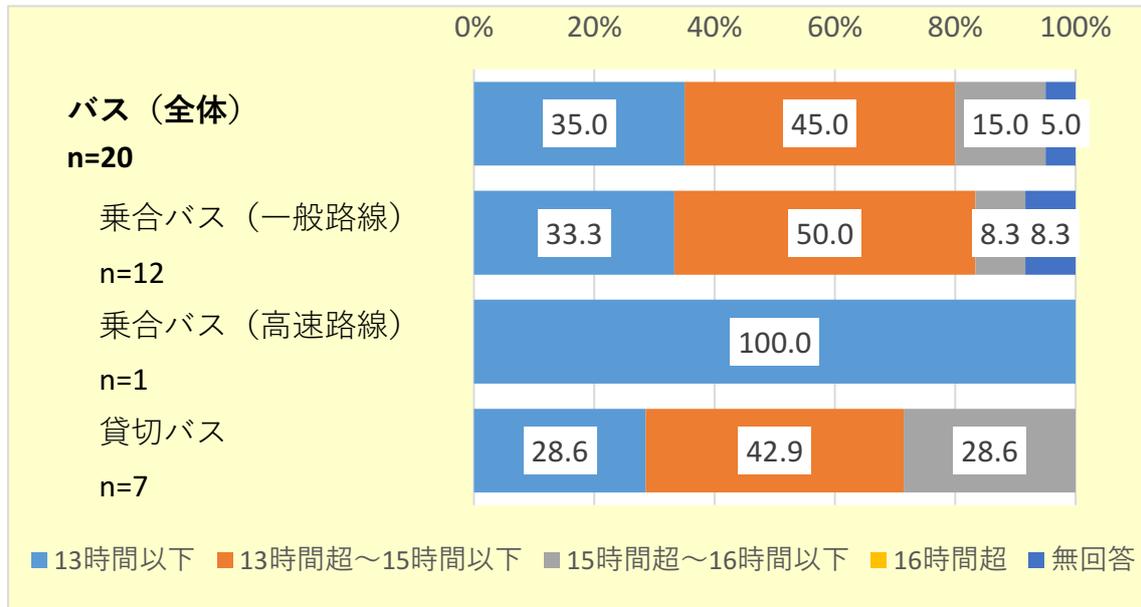
図表 342 1日の拘束時間について事業者が感じる問題点（バス全体）



(1日の拘束時間についての適切時間)

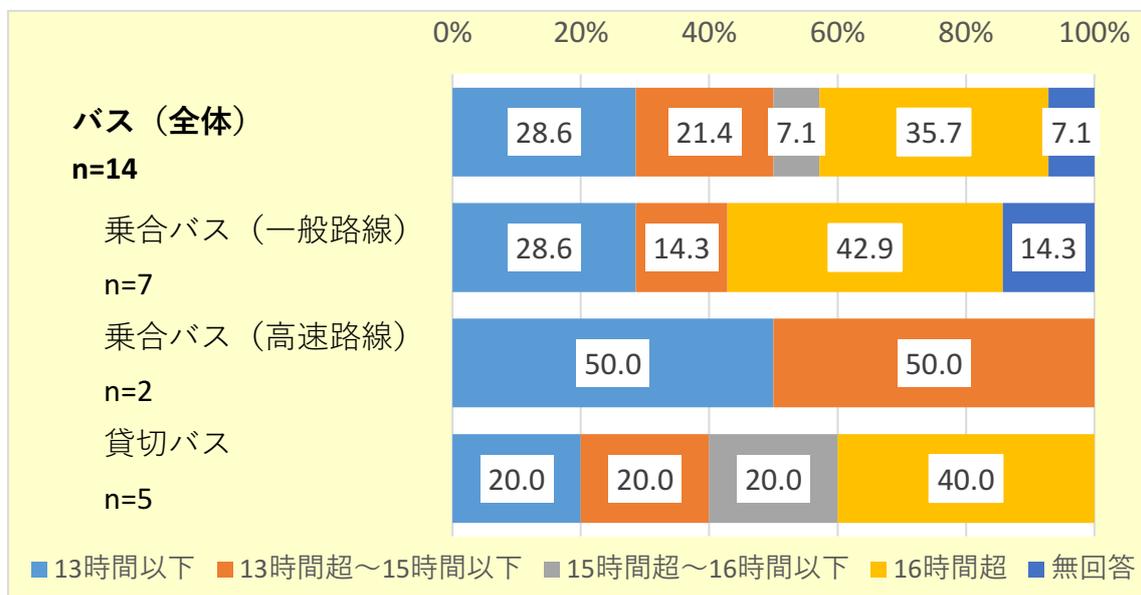
1日の拘束時間について、「13時間以内」が基本とされていることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、バス（全体）では「13時間超～15時間以下」が最も多く45.0%、次いで「13時間以下」が35.0%、「15時間超～16時間以下」が15.0%であった（自由回答）。

図表 343 1日の拘束時間について適切と思う時間（事業者：バス全体）



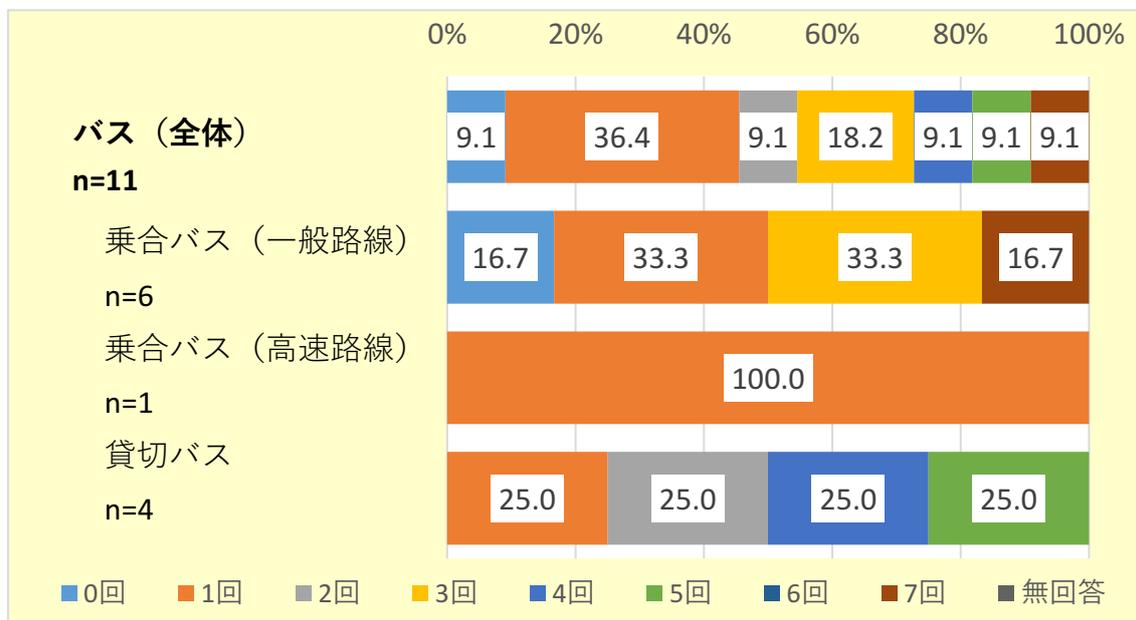
1日の拘束時間について、延長する場合「16時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、バス（全体）では14件の回答があり、バス（全体）では「16時間超」が最も多く35.7%、次いで「13時間以下」が28.6%、「13時間超～15時間以下」が21.4%であった（自由回答）。

図表 344 1日の拘束時間について延長する場合の適切と思う時間（事業者：バス）



1日の拘束時間について、延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う回数を尋ねたところ、バス（全体）では11件の回答があり、「1回」が最も多く36.4%、次いで「3回」が18.2%、「0回」、「2回」、「4回」、「5回」、「7回」が9.1%であった（自由回答）。

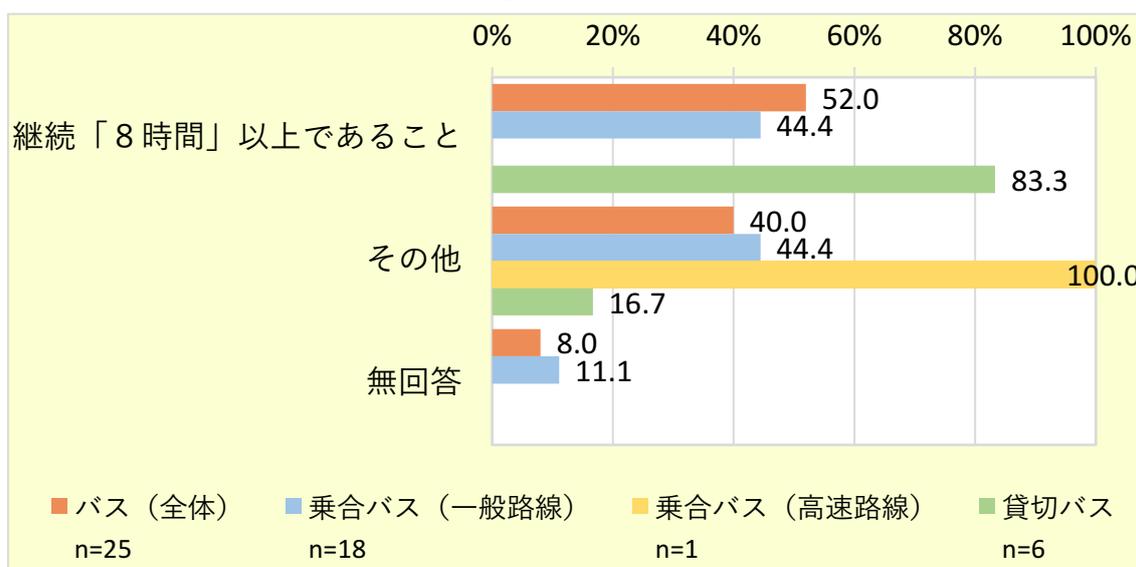
図表 345 1日の拘束時間について延長する場合の適切と思う回数（事業者：バス）



（休息期間について問題だと感じる点）

休息期間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、バス（全体）では「継続「8時間」以上であること」との回答が52.0%であった（複数回答）。

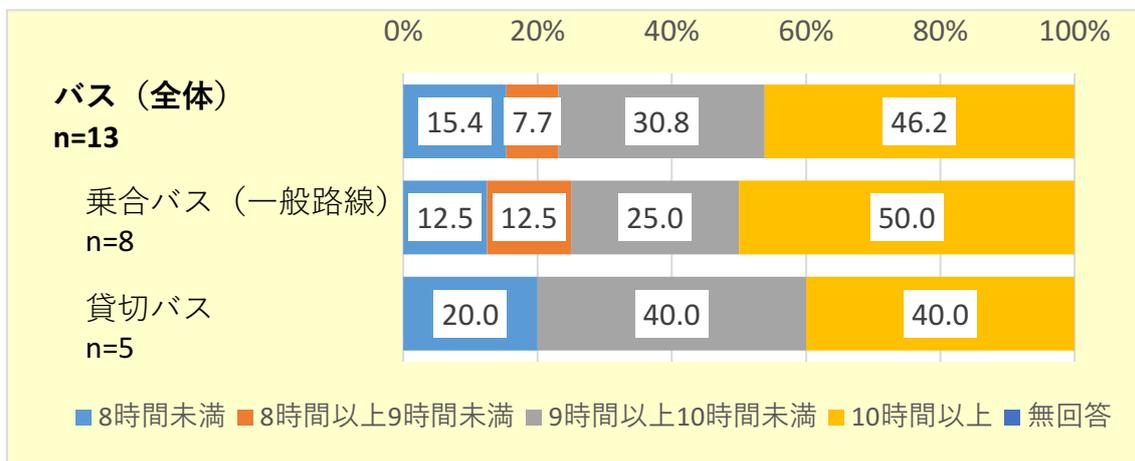
図表 346 休息期間について事業者が感じる問題点（バス全体）



(休息期間についての適切時間)

休息期間について、継続「8時間」以上であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、バス（全体）では13件の回答があり、バス（全体）では「10時間以上」が最も多く46.2%、次いで「9時間以上10時間未満」が30.8%、「8時間未満」が15.4%であった（自由回答）。

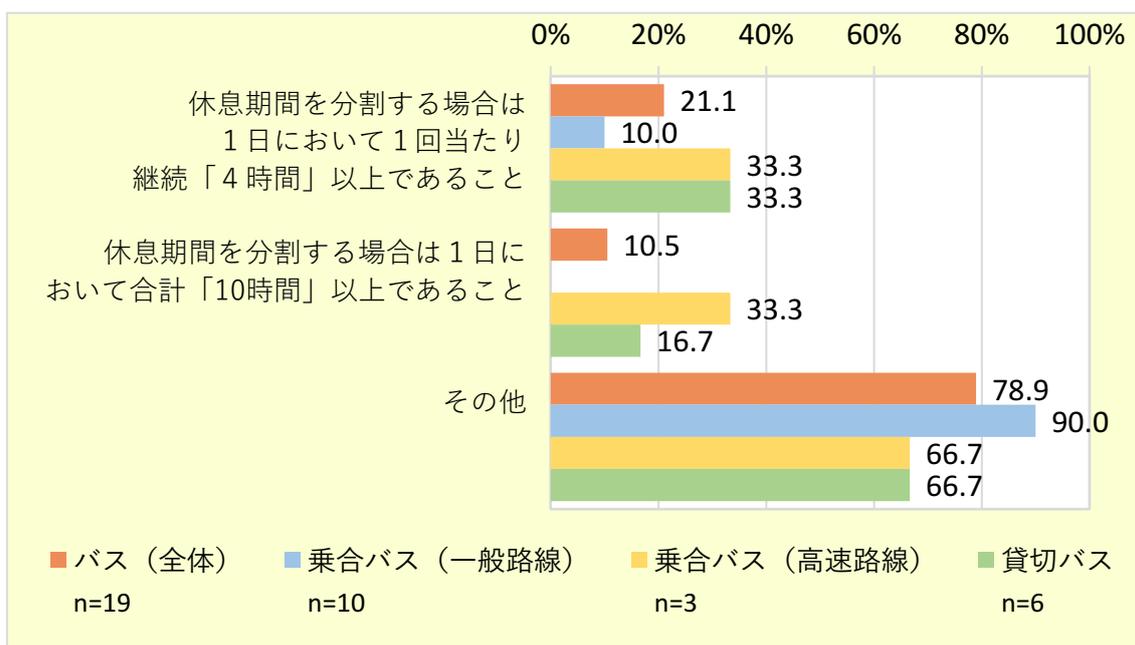
図表 347 休息期間について適切と思う時間



(休息期間分割の特例について問題だと感じる点)

休息期間分割の特例について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、バス（全体）では「その他」を除き、「休息期間を分割する場合は1日において1回当たり継続「4時間」以上であること」の回答が最も多く21.1%、次いで「休息期間を分割する場合は1日において合計「10時間」以上であること」が10.5%であった（複数回答）。

図表 348 休息期間分割特例について事業者が感じる問題点（バス全体）



(休息期間分割の特例についての適切時間)

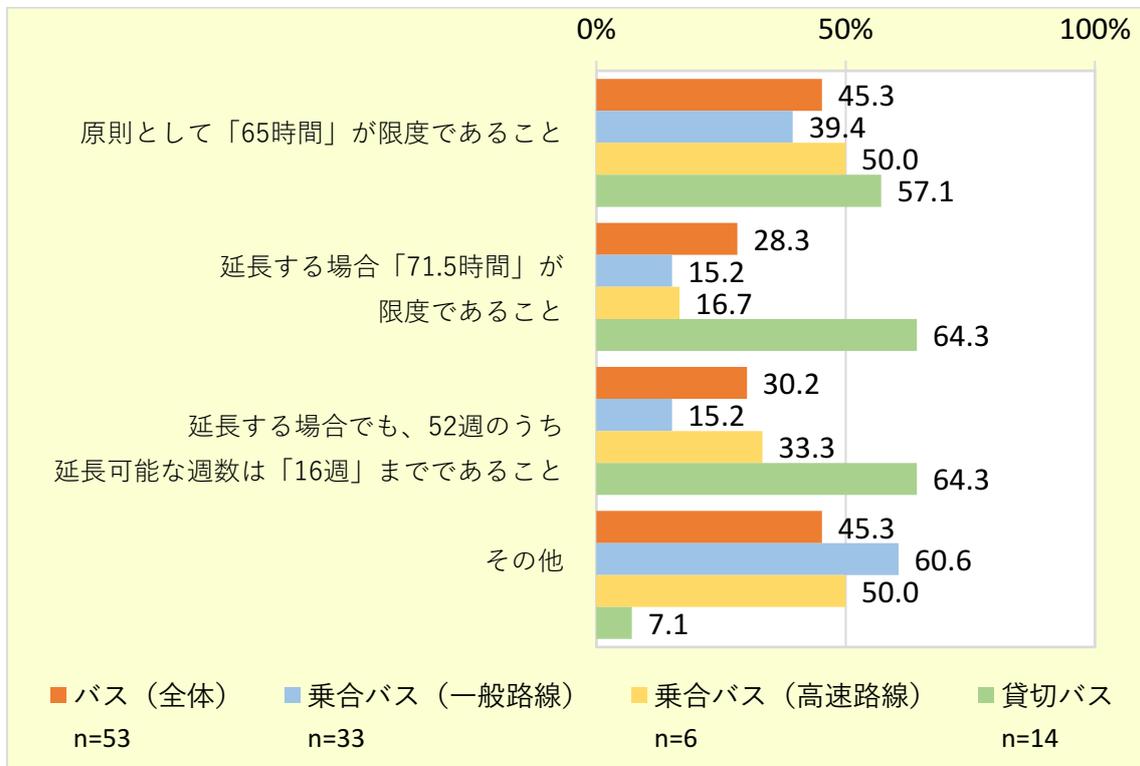
休息期間分割の特例について、休息期間を分割する場合は1日において1回当たり継続「4時間」以上であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、バス(全体)では4件の回答があり、「6時間以上」が最も多く75.0%、次いで「2時間超4時間未満」が25.0%であった(自由回答)。

休息期間分割の特例について、休息期間を分割する場合は1日において合計「10時間」以上であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、バス(全体)では2件の回答があり「8時間以下」、「12時間以上」との回答がともに50.0%であった(自由回答)。

(4週間を平均した1週当たりの拘束時間について問題だと感じる点)

4週間を平均した1週当たりの拘束時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、バス(全体)では「その他」を除き、「原則として「65時間」が限度であること」との回答が最も多く45.3%、次いで「延長する場合でも、52週のうち延長可能な週数は「16週」までであること」が30.2%、「延長する場合「71.5時間」が限度であること」が28.3%であった(複数回答)。

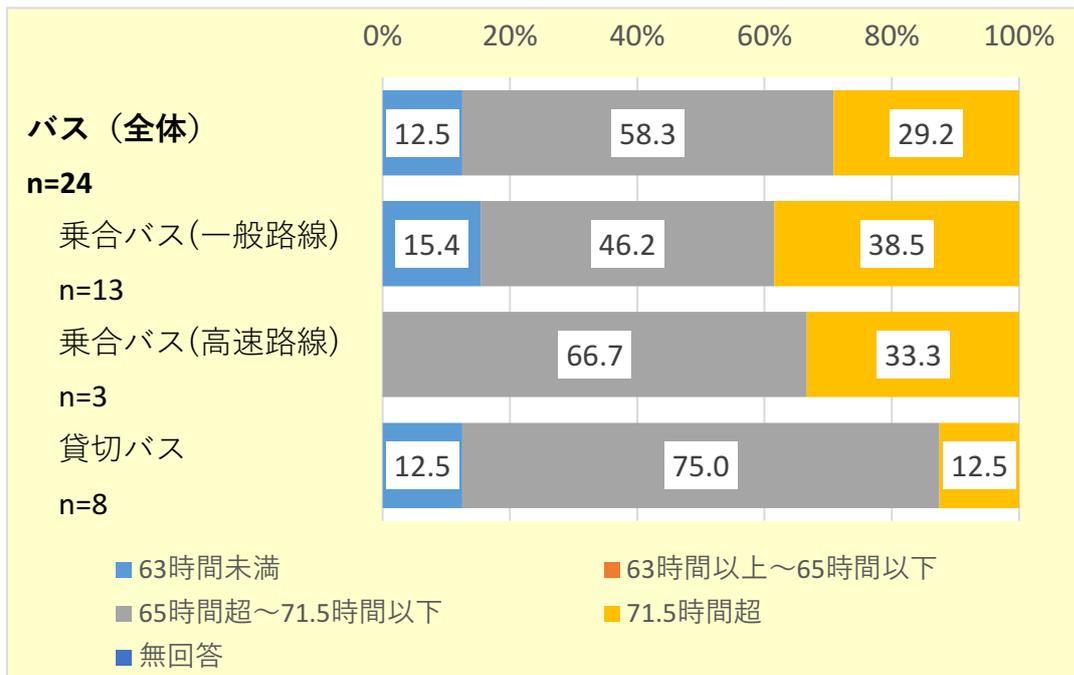
図表 349 4週間を平均した1週当たりの拘束時間について事業者が感じる問題点(バス全体)



(4週間を平均した1週間当たりの拘束時間についての適切時間)

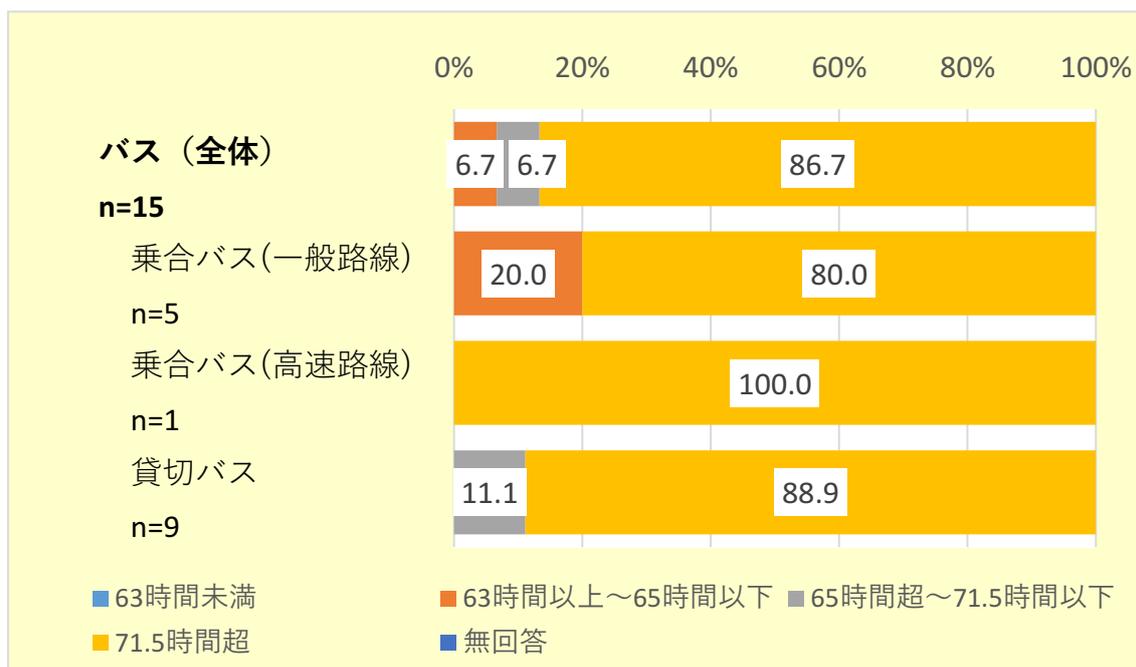
4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について、原則として「65時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、バス(全体)では「65時間超～71.5時間以下」が最も多く58.3%、次いで「71.5時間超」が29.2%、「63時間未満」が12.5%であった(自由回答)。

図表 350 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について適切と思う時間(事業者:バス全体)



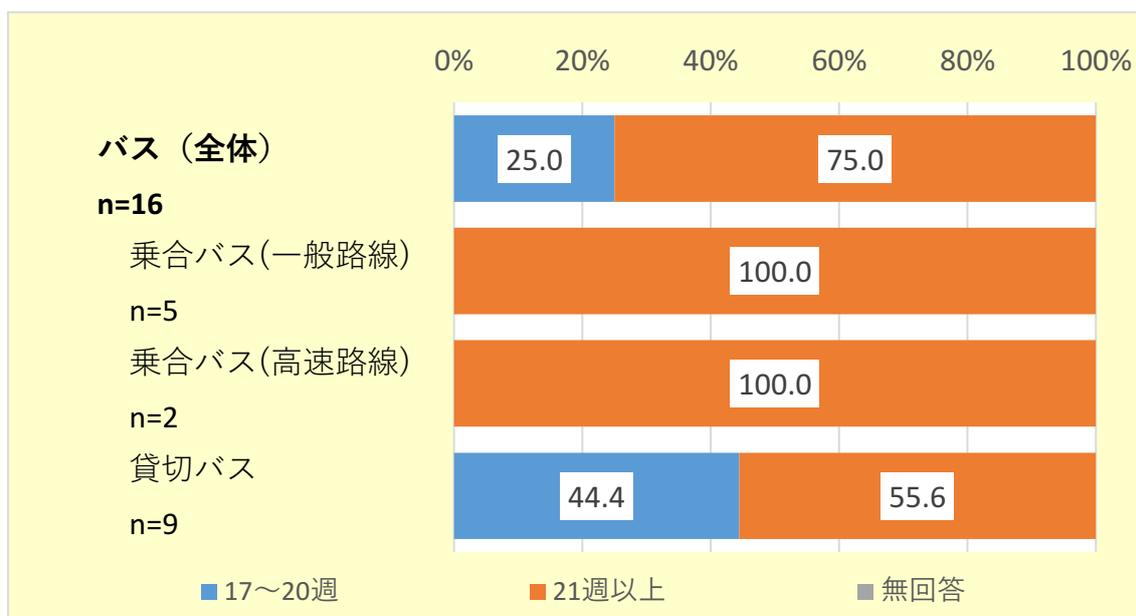
4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について、延長する場合「71.5時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、バス(全体)では15件の回答があり、バス(全体)では「71.5時間超」が最も多く86.7%、次いで「63時間以上～65時間以下」及び「65時間超～71.5時間以下」が6.7%であった(自由回答)。

図表 351 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について延長する場合の適切と思う時間（事業者：バス）



4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について、延長する場合でも、52週のうち延長可能な週数は「16週」までであることに問題があると感じている事業者に対して適切と思う週数を尋ねたところ、バス(全体)では16件の回答があり、「21週以上」が多く75.0%、次いで「17～20週」が25.0%であった(自由回答)。

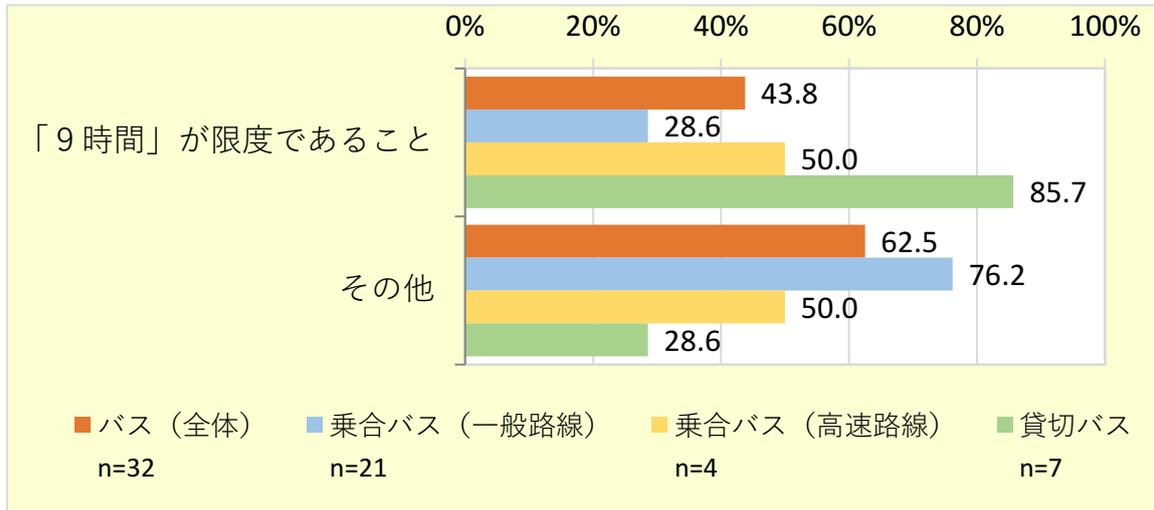
図表 352 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について延長する場合の適切と思う週数（事業者：バス）



(2日を平均した1日の運転時間について問題だと感じる点)

2日を平均した1日の運転時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、バス（全体）では「9時間」が限度であることが43.8%であった（複数回答）。

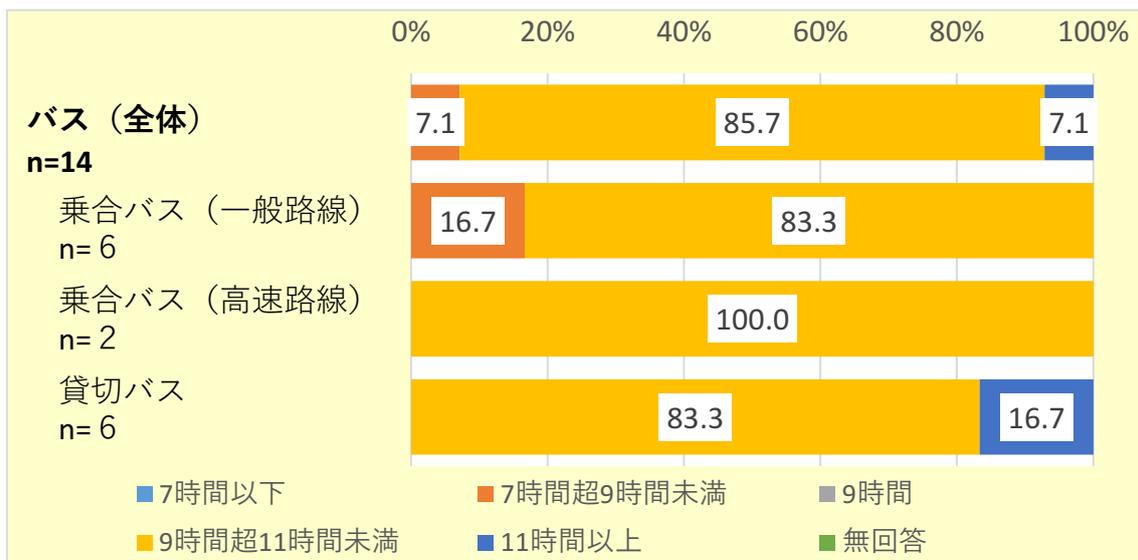
図表 353 2日を平均した1日の運転時間について事業者が感じる問題点（バス全体）



(2日を平均した1日の運転時間についての適切時間)

2日を平均した1日の運転時間について、「9時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、バス（全体）では14件の回答があり、「9時間超 11時間未満」との回答が最も多く85.7%、次いで「7時間超 9時間未満」、「11時間以上」が7.1%であった（自由回答）。

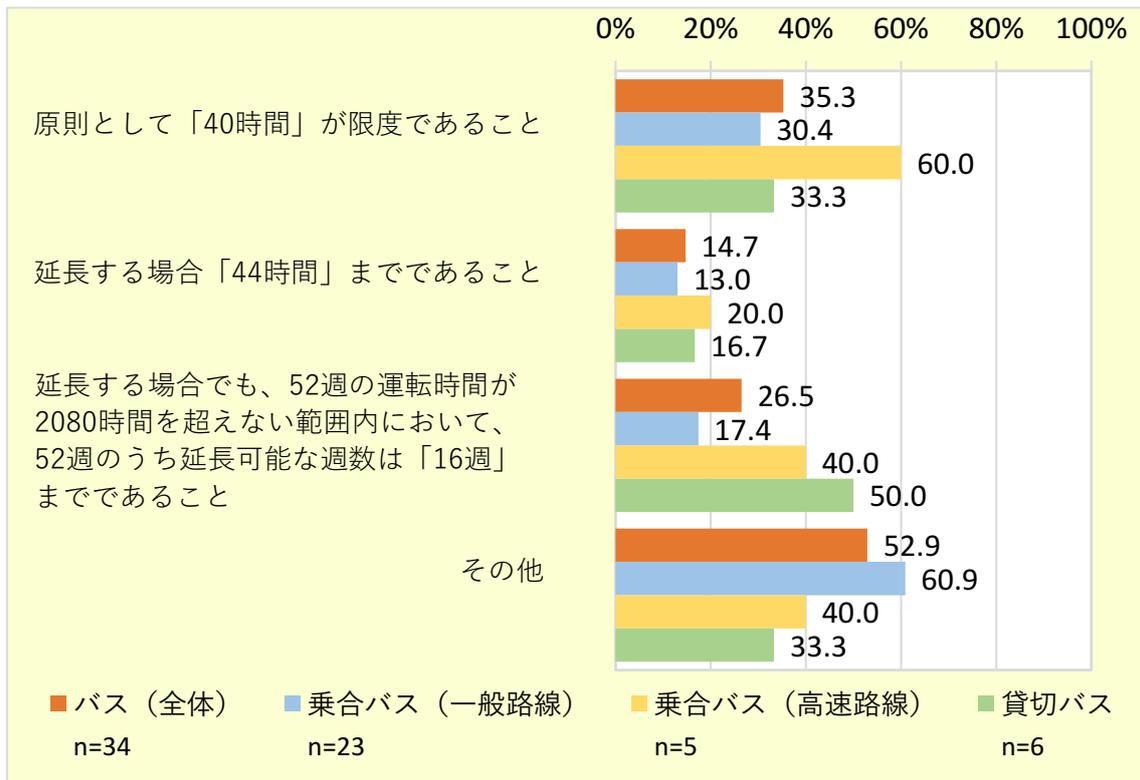
図表 354 2日を平均した1日の運転時間について適切と思う時間



(4週間を平均した1週間当たりの運転時間について問題だと感じる点)

4週間を平均した1週間当たりの運転時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、バス(全体)では「その他」を除き、「原則として「40時間」が限度であること」との回答が最も多く35.3%、次いで「延長する場合でも、52週の運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、52週のうち延長可能な週数は「16週」までであること」が26.5%、「延長する場合「44時間」までであること」が14.7%であった(複数回答)。

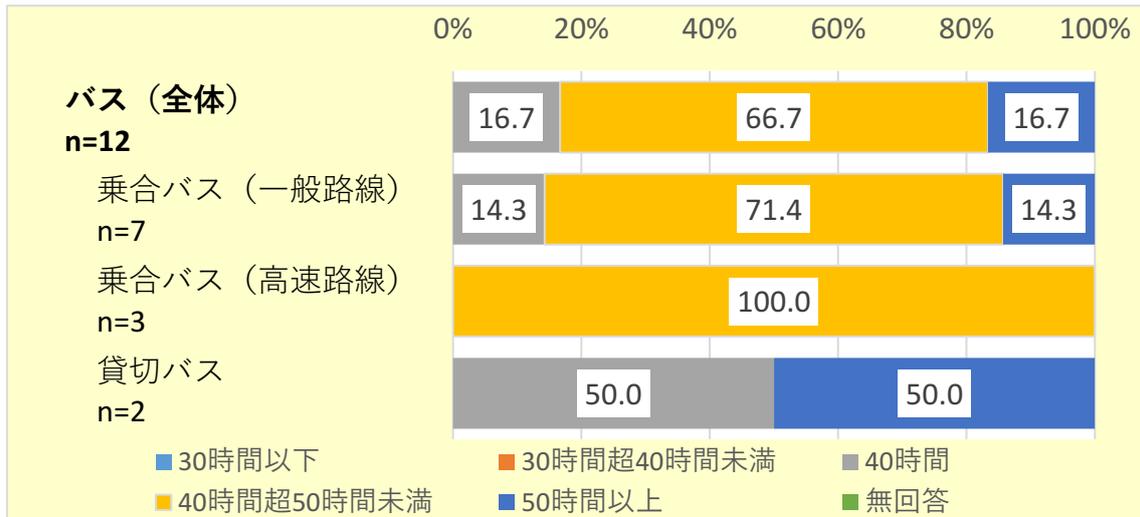
図表 355 4週間を平均した1週間当たりの運転時間について事業者が感じる問題点(バス全体)



(4週間を平均した1週間当たりの運転時間についての適切時間)

4週間を平均した1週間当たりの運転時間について、原則として「40時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、バス(全体)では12件の回答があり、「40時間超50時間未満」との回答が最も多く66.7%、次いで「40時間」、「50時間以上」が16.7%であった(自由回答)。

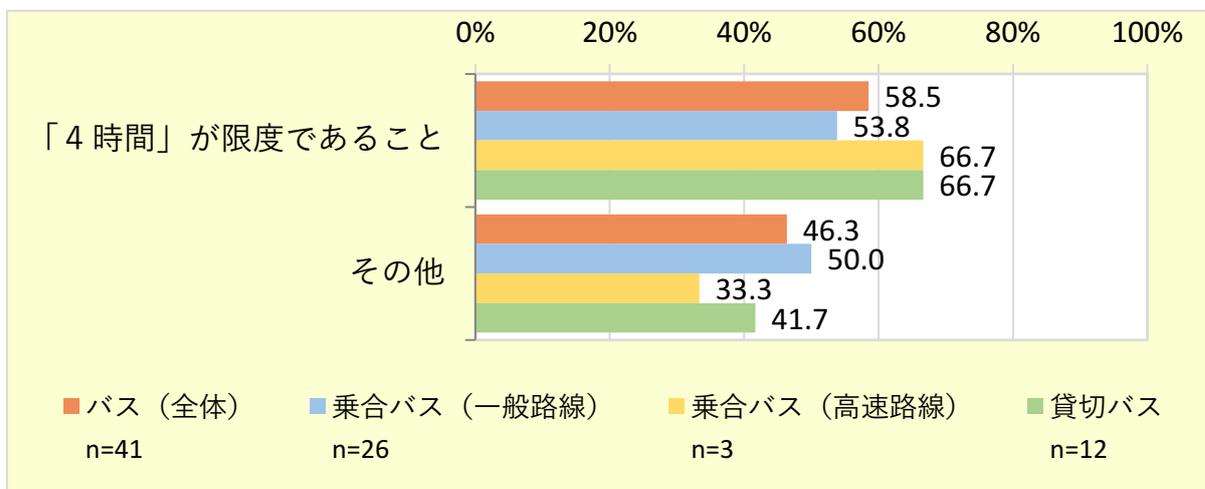
図表 356 4週間を平均した1週間当たりの運転時間について適切と思う時間



(連続運転時間について問題だと感じる点)

連続運転時間について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、バス (全体) では「4時間」が限度であることとの回答が58.5%であった (複数回答)。

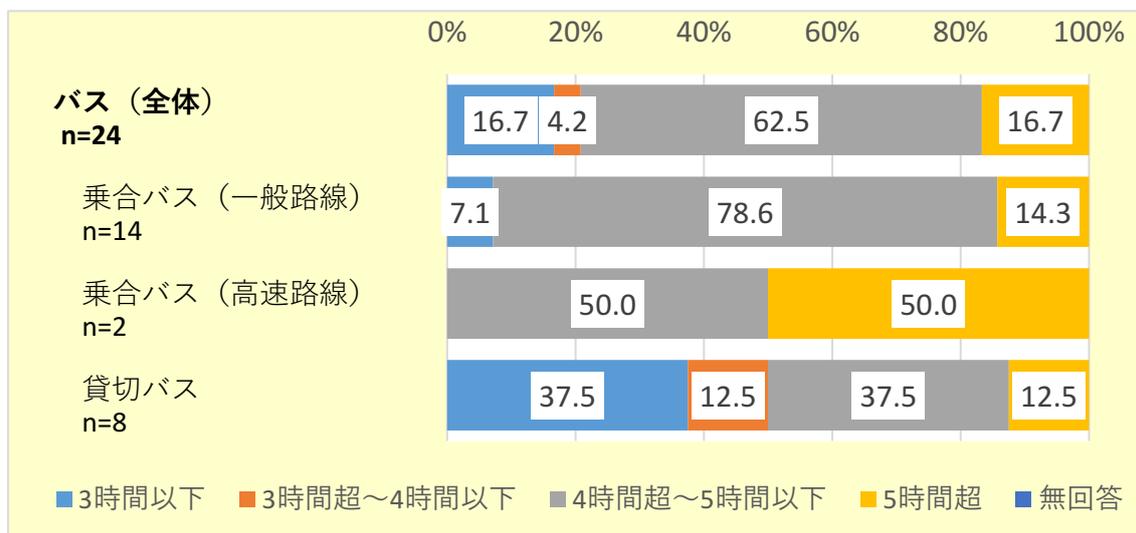
図表 357 連続運転時間について事業者が感じる問題点 (バス全体)



(連続運転時間についての適切時間)

連続運転時間について、「4時間」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、バス（全体）では「4時間超～5時間以下」が最も多く62.5%、次いで「3時間以下」及び「5時間超」が16.7%、「3時間超～4時間以下」が4.2%であった（自由回答）。

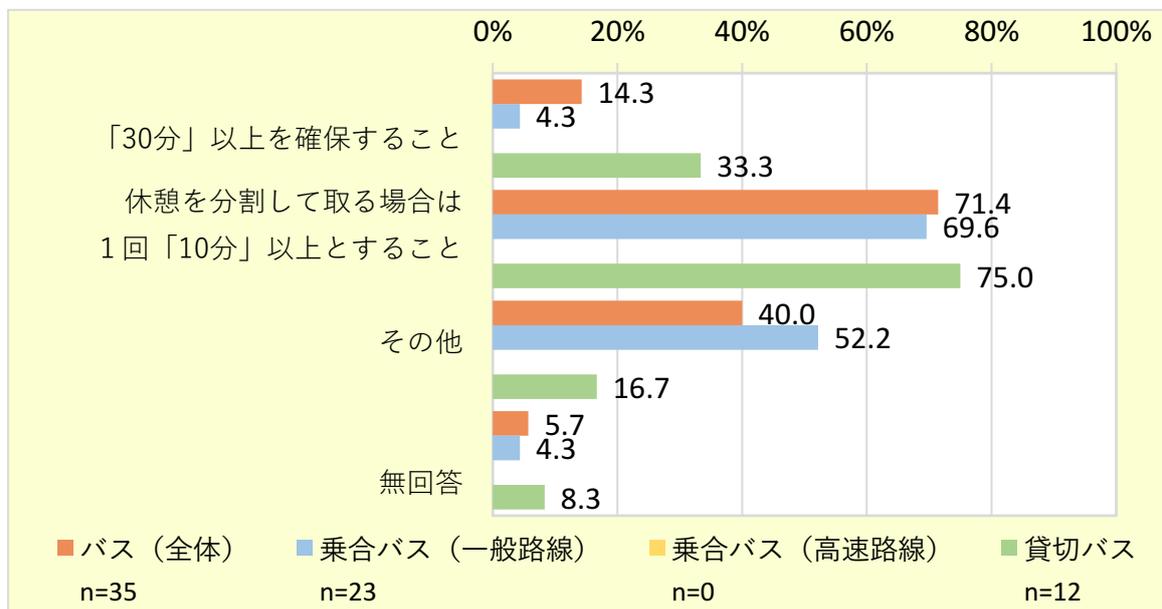
図表 358 連続運転時間について適切と思う時間（事業者：バス全体）



(連続運転時間中の休憩時間等について問題だと感じる点)

連続運転時間中の休憩時間等について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、バス（全体）では「その他」を除き、「休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすること」との回答が最も多く71.4%、次いで「「30分」以上を確保すること」が14.3%であった（複数回答）。

図表 359 連続運転時間中の休憩時間等について事業者が感じる問題点（バス全体）

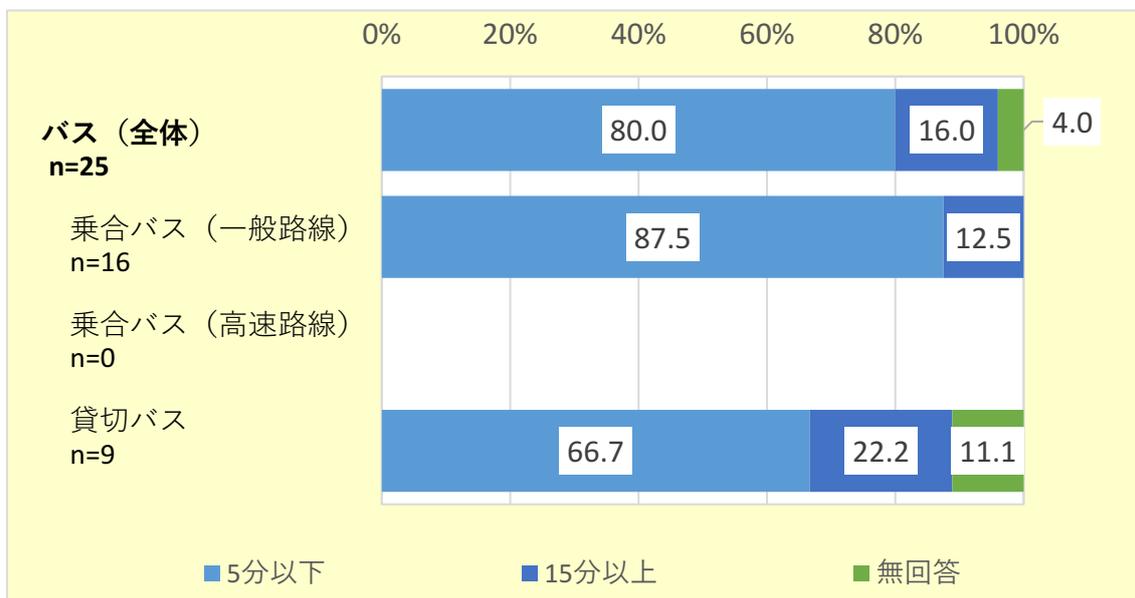


(連続運転時間中の休憩時間等についての適切時間)

連続運転時間中の休憩時間等について、「30分」以上を確保することに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、バス(全体)では5件の回答があり、「20分以下」が最も多く60.0%、次いで「30分」、「40分以上」が20.0%であった(自由回答)。

連続運転時間中の休憩時間等について、休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、バス(全体)では「5分以下」が最も多く80.0%、次いで「15分以上」が16.0%であった(自由回答)。

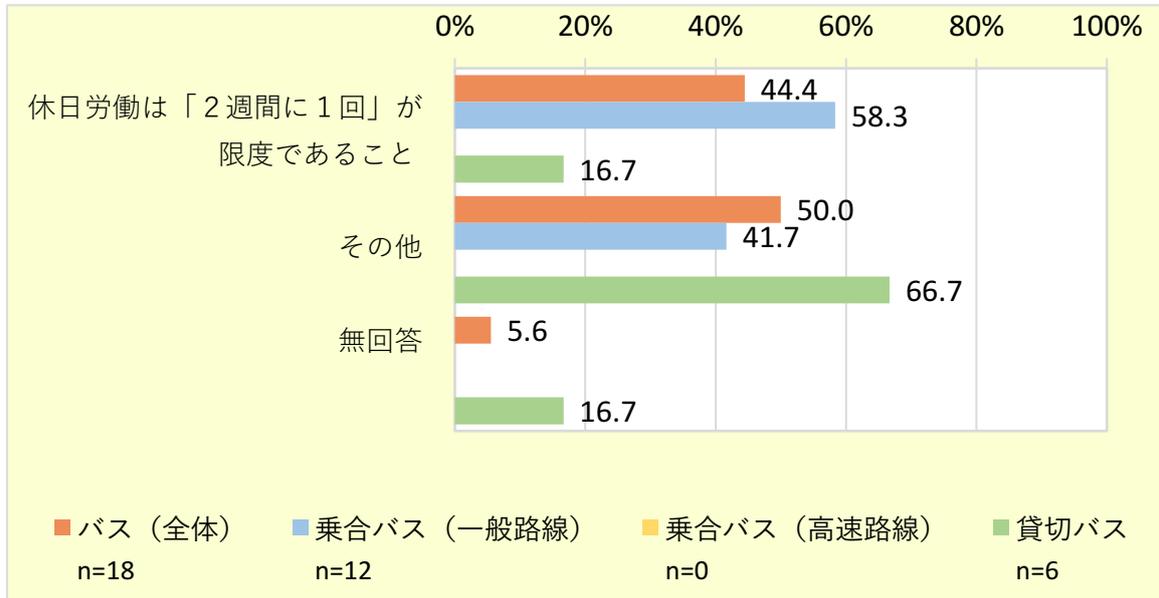
図表 360 連続運転時間中の休憩時間等について休憩を分割してとる場合の適切と思う時間(事業者:バス全体)



(休日労働について問題だと感じる点)

休日労働について問題があると回答した事業者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、バス（全体）では「休日労働は「2週間に1回」が限度であること」との回答が44.4%であった（複数回答）。

図表 361 休日労働について事業者が感じる問題点（バス全体）



(休日労働の適切頻度)

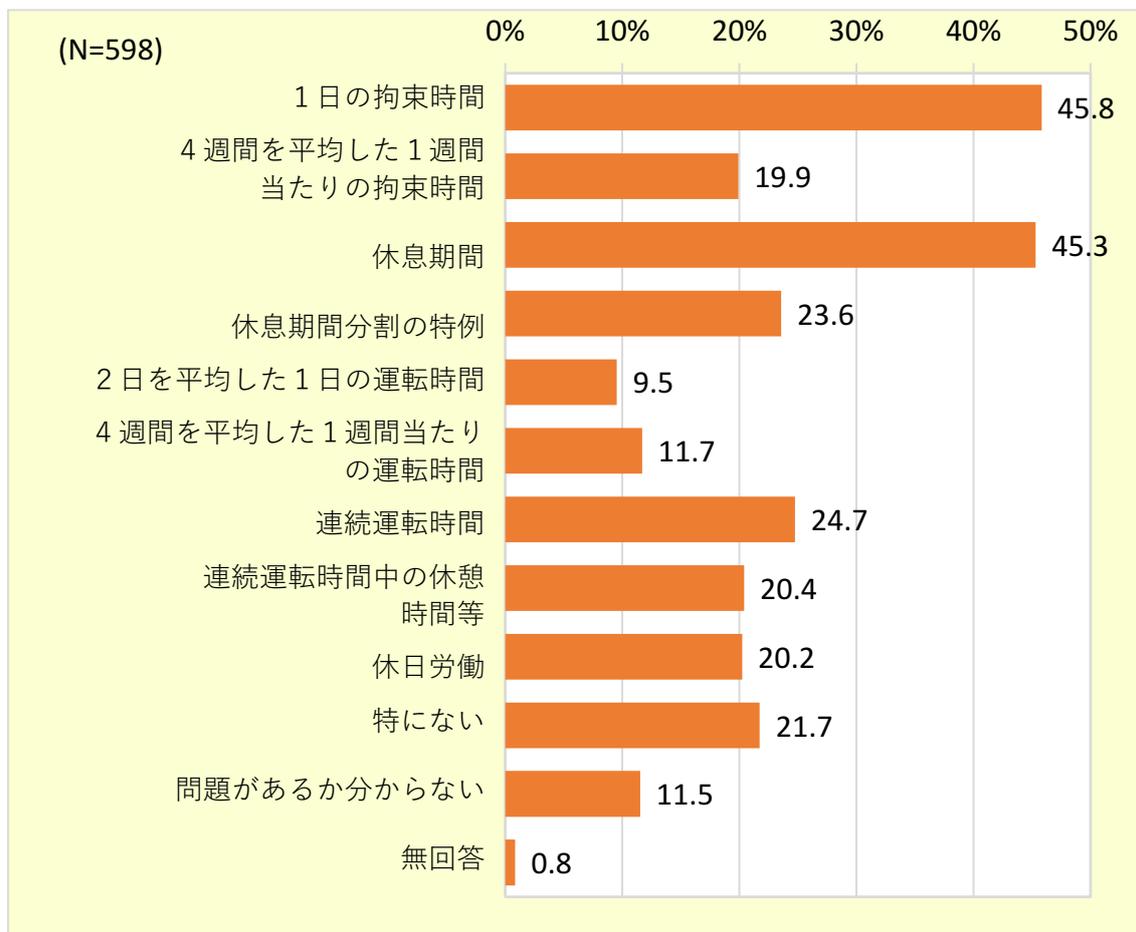
休日労働について、「2週間に1回」が限度であることに問題があると感じている事業者に対して、適切と思う頻度を尋ねたところ、バス（全体）では8件の回答があり、「1週間に1回」が最も多く37.5%、次いで「3週間に1回」が25.0%、「2週間に2回」、「3週間に2回」が12.5%であった（自由回答）。

## イ) 自動車運転者

(改善基準告示について問題があると感じる事項)

自動車運転者に対して、現行の改善基準告示について問題があると感じる事項を尋ねたところ、「1日の拘束時間」との回答が最も多く45.8%、次いで「休息期間」が45.3%、「連続運転時間」が24.7%であった(複数回答)。

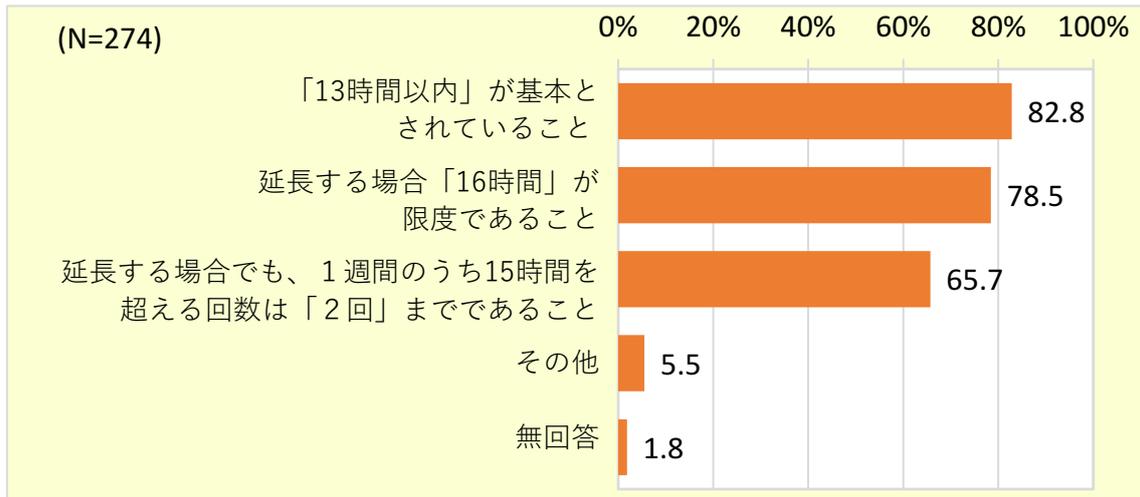
図表 362 現行の改善基準告示について問題があると感じる事項(バス)



(1日の拘束時間について問題だと感じる点)

1日の拘束時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「13時間以内」が基本とされていること」との回答が最も多く82.8%、次いで「延長する場合「16時間」が限度であること」が78.5%、「延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであること」が65.7%であった（複数回答）。

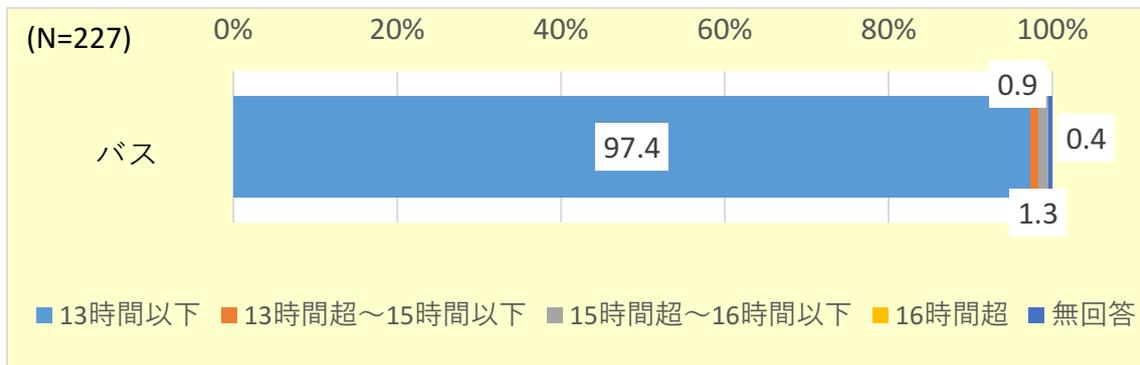
図表 363 1日の拘束時間について自動車運転者が感じる問題点（バス）



(1日の拘束時間についての適切時間)

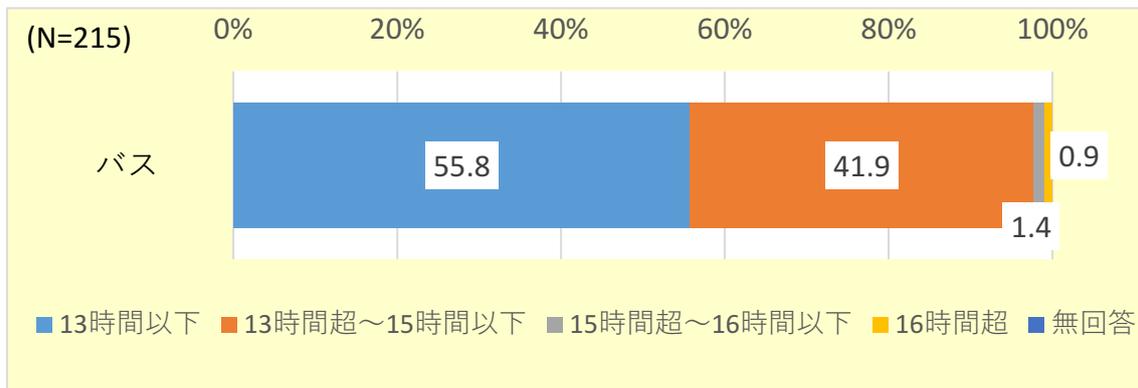
1日の拘束時間について、「13時間以内」が基本とされていることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「13時間以下」が最も多く97.4%、次いで「15時間超～16時間以下」が1.3%、「13時間超～15時間以下」が0.9%であった（自由回答）。

図表 364 1日の拘束時間について適切と思う時間（自動車運転者：バス）



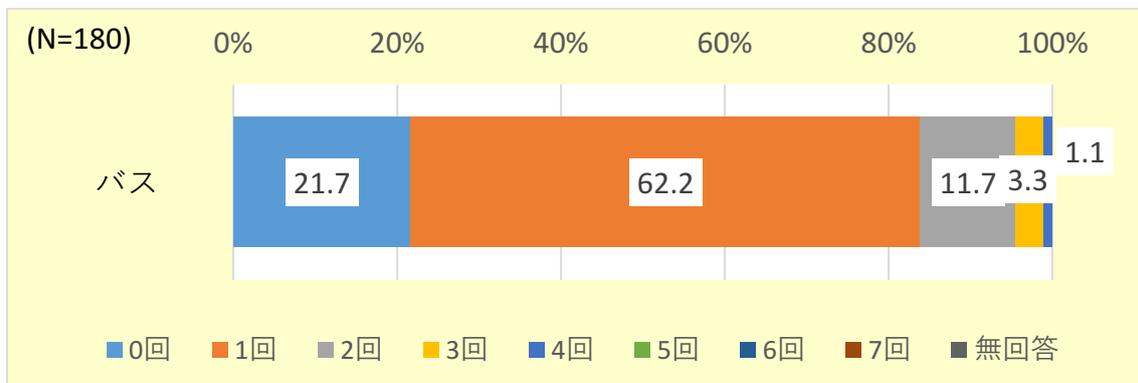
1日の拘束時間について、延長する場合「16時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「13時間以下」が最も多く55.8%、次いで「13時間超～15時間以下」が41.9%、「15時間超～16時間以下」が1.4%であった（自由回答）。

図表 365 1日の拘束時間について延長する場合の適切と思う時間(自動車運転者:バス)



1日の拘束時間について、延長する場合でも、1週間のうち15時間を超える回数は「2回」までであることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う回数を尋ねたところ、「1回」との回答が最も多く62.2%、次いで「0回」が21.7%、「2回」が11.7%であった（自由回答）。

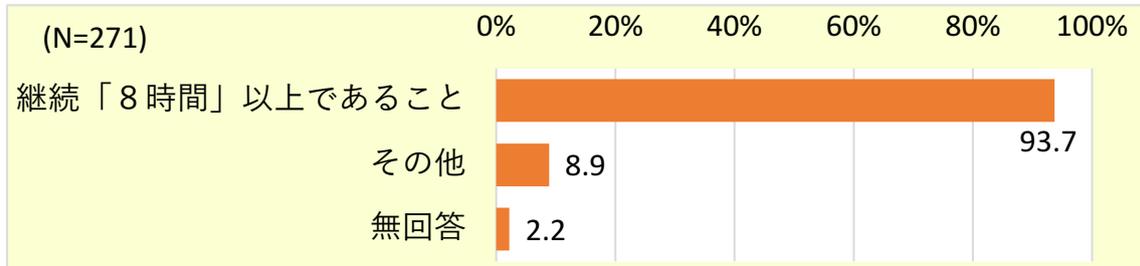
図表 366 1日の拘束時間について延長する場合の適切と思う回数(自動車運転者:バス)



(休息期間について問題だと感じる点)

休息期間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「継続「8時間」以上であること」との回答が93.7%であった(複数回答)。

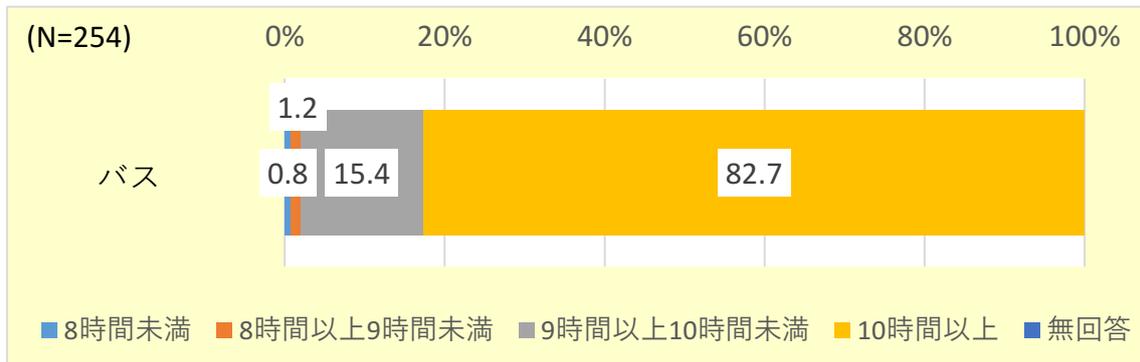
図表 367 休息期間について自動車運転者が感じる問題点(バス)



(休息期間についての適切時間)

休息期間について、継続「8時間」以上であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「10時間以上」が最も多く82.7%、次いで「9時間以上10時間未満」が15.4%、「8時間以上9時間未満」が1.2%、「8時間未満」が0.8%であった(自由回答)。

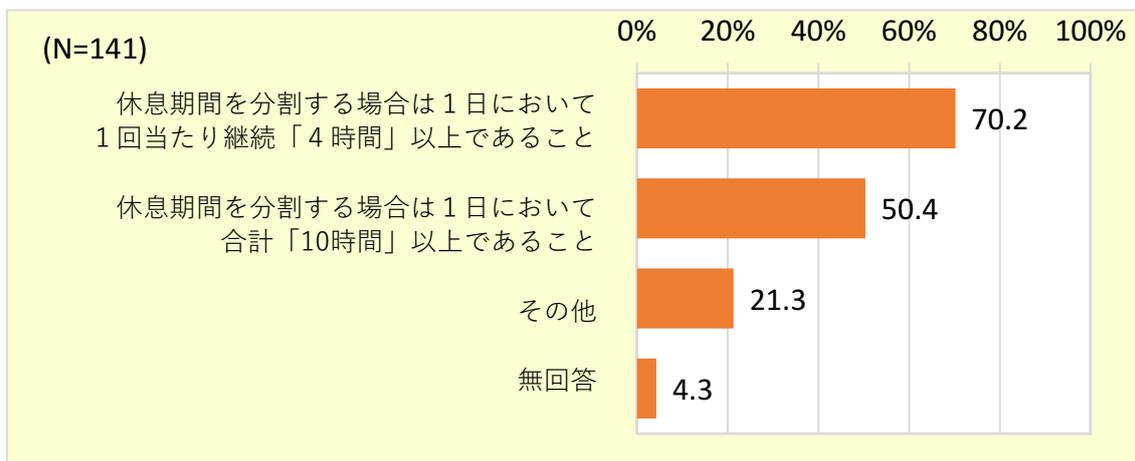
図表 368 休息期間について適切と思う時間(自動車運転者:バス)



(休息期間分割の特例について問題だと感じる点)

休息期間分割の特例について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「休息期間を分割する場合は1日において1回当たり継続「4時間」以上であること」との回答が最も多く70.2%、次いで「休息期間を分割する場合は1日において合計「10時間」以上であること」が50.4%であった(複数回答)。

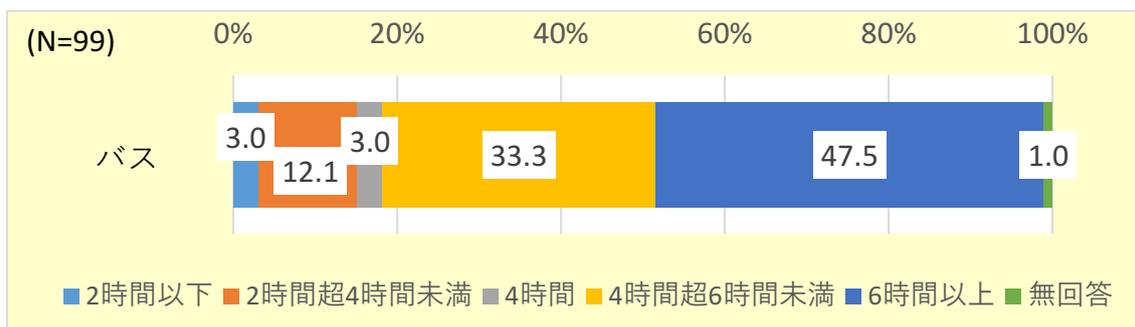
図表 369 休息期間分割特例について自動車運転者が感じる問題点 (バス)



(休息期間分割の特例についての適切時間)

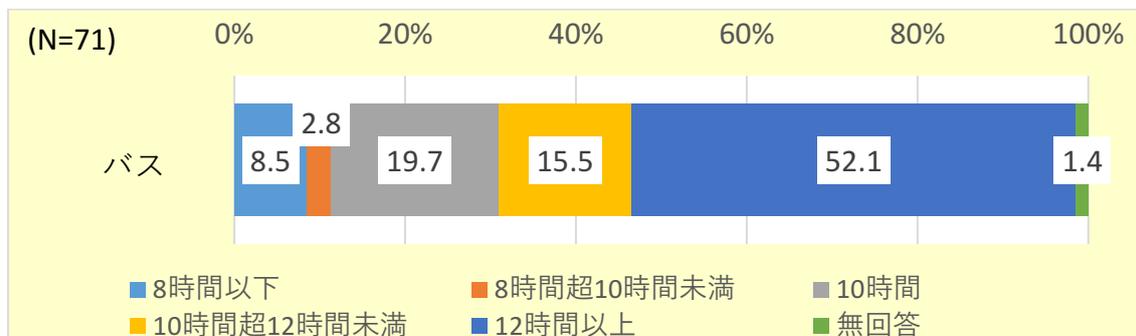
休息期間分割の特例について、休息期間を分割する場合は1日において1回当たり継続「4時間」以上であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「6時間以上」が最も多く47.5%、次いで「4時間超6時間未満」が33.3%、「2時間超4時間未満」が12.1%であった(自由回答)。

図表 370 休息期間分割の特例について分割した休息期間1回当たりの適切と思う時間 (自動車運転者：バス)



休息期間分割の特例について、休息期間を分割する場合は1日において合計「10 時間」以上であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「12時間以上」が最も多く 52.1%、次いで「10 時間」が 19.7%、「10 時間超 12 時間未満」が 15.5%であった（自由回答）。

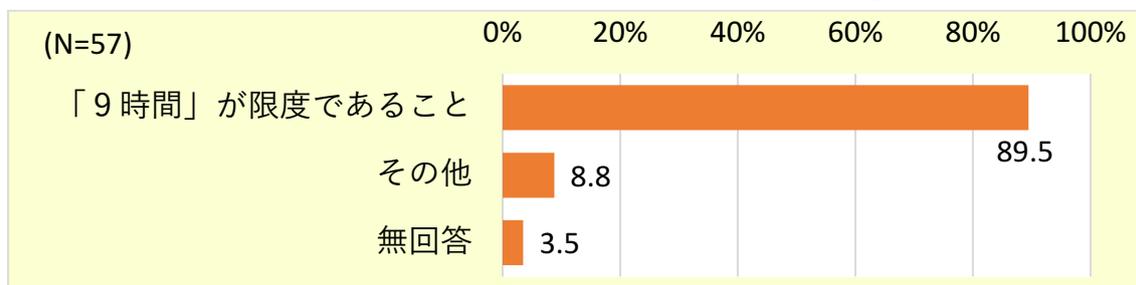
図表 371 休息期間分割の特例について分割した休息期間合計として適切と思う時間（自動車運転者：バス）



（2日を平均した1日の運転時間について問題だと感じる点）

2日を平均した1日の運転時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「9時間」が限度であることとの回答が 89.5%であった（複数回答）。

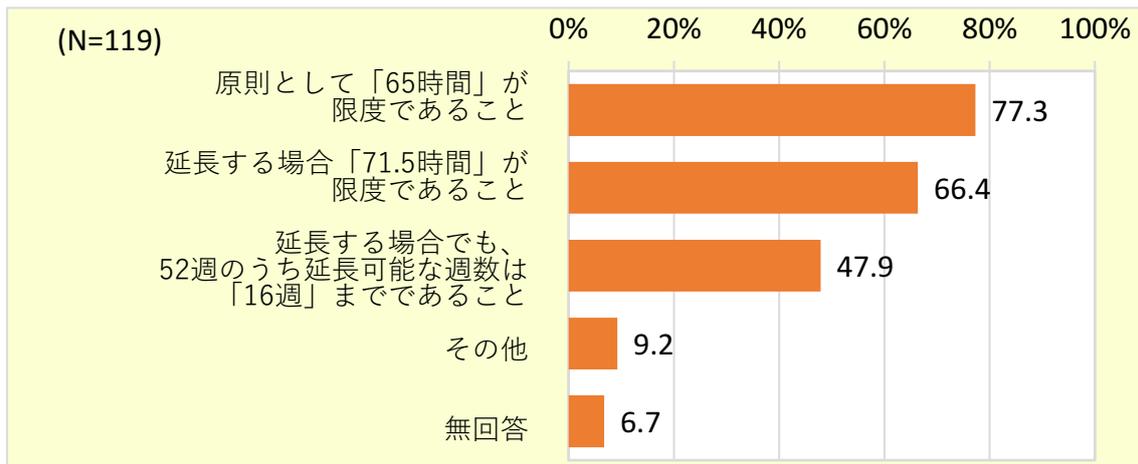
図表 372 2日を平均した1日の運転時間について自動車運転者が感じる問題点（バス）



(4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について問題だと感じる点)

4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「原則として「65時間」が限度であること」との回答が最も多く77.3%、次いで「延長する場合「71.5時間」が限度であること」が66.4%、「延長する場合でも、52週のうち延長可能な週数は「16週」までであること」が47.9%であった(複数回答)。

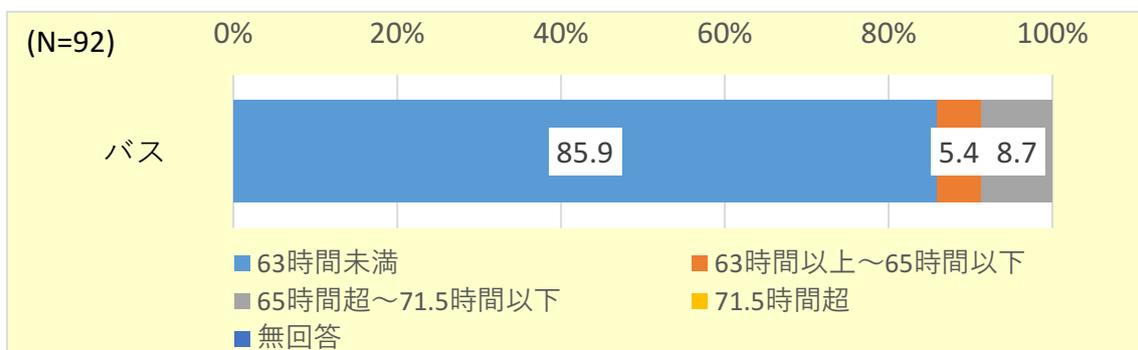
図表 373 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について自動車運転者が感じる問題点(バス)



(4週間を平均した1週間当たりの拘束時間についての適切時間)

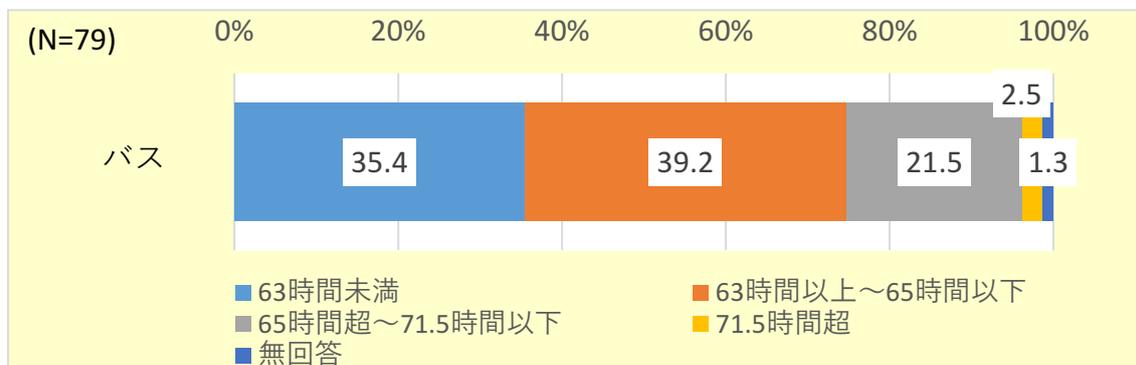
4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について、原則として「65時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「63時間未満」が最も多く85.9%、次いで「65時間超～71.5時間以下」が8.7%、「63時間以上～65時間以下」が5.4%であった(自由回答)。

図表 374 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について適切と思う時間(自動車運転者:バス)



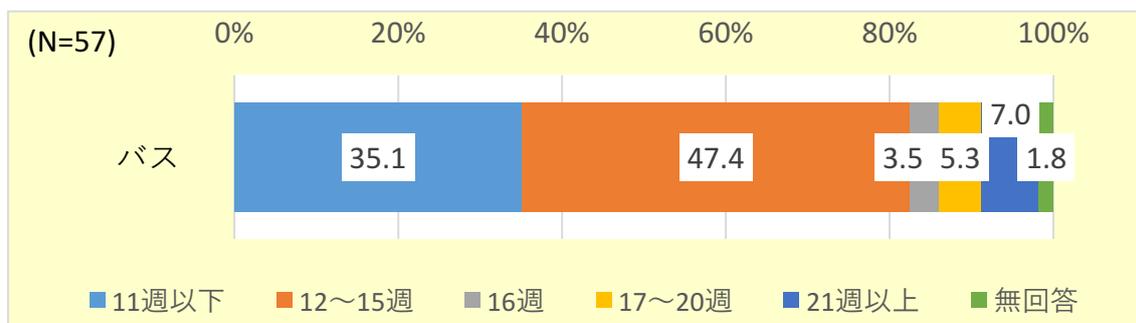
4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について、延長する場合「71.5時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「63時間以上～65時間以下」が最も多く39.2%、次いで「63時間未満」が35.4%、「65時間超～71.5時間以下」が21.5%、「71.5時間超」が2.5%、「無回答」が1.3%であった（自由回答）。

図表 375 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について延長する場合の適切と思う時間（自動車運転者：バス）



4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について、延長する場合でも、52週のうち延長可能な週数は「16週」までであることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う週数を尋ねたところ、「12～15週」が最も多く47.4%、次いで「11週以下」が35.1%、「21週以上」が7.0%、「17～20週」が5.3%、「16週」が3.5%、「無回答」が1.8%であった（自由回答）。

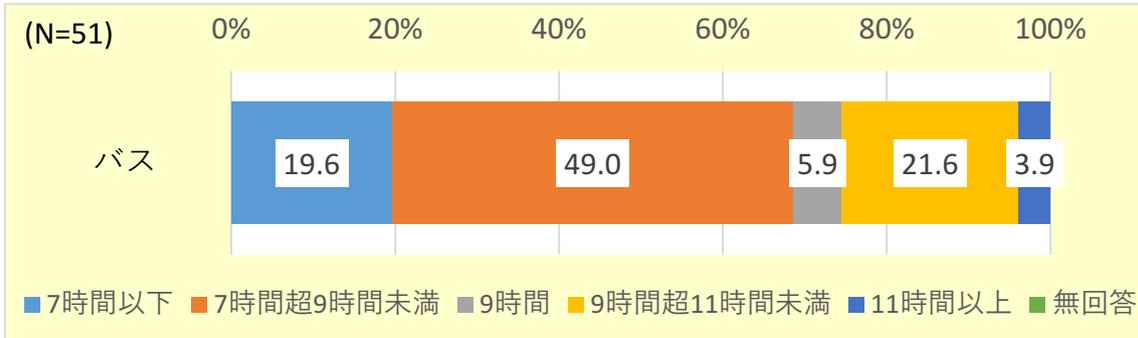
図表 376 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について延長する場合の適切と思う週数（自動車運転者：バス）



(2日を平均した1日の運転時間についての適切時間)

2日を平均した1日の運転時間について、「9時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「7時間超9時間未満」が最も多く49.0%、次いで「9時間超11時間未満」が21.6%、「7時間以下」が19.6%であった(自由回答)。

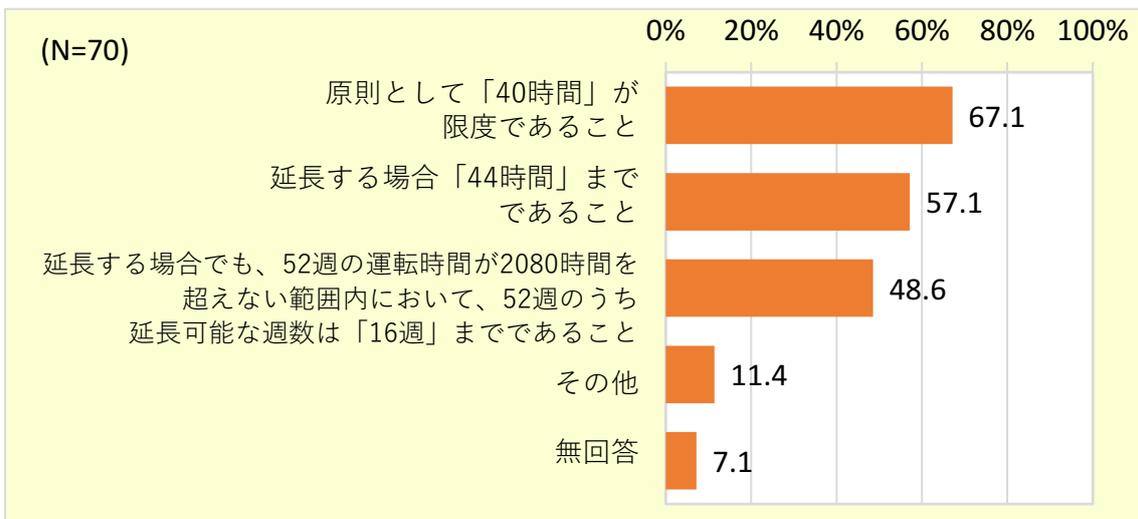
図表 377 2日を平均した1日の運転時間について適切と思う時間(自動車運転者:バス)



(4週間を平均した1週間当たりの運転時間について問題だと感じる点)

4週間を平均した1週間当たりの運転時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「原則として「40時間」が限度であること」との回答が最も多く67.1%、次いで「延長する場合「44時間」までであること」が57.1%、「延長する場合でも、52週の運転時間が2080時間を超えない範囲内において、52週のうち延長可能な週数は「16週」までであること」が48.6%であった(複数回答)。

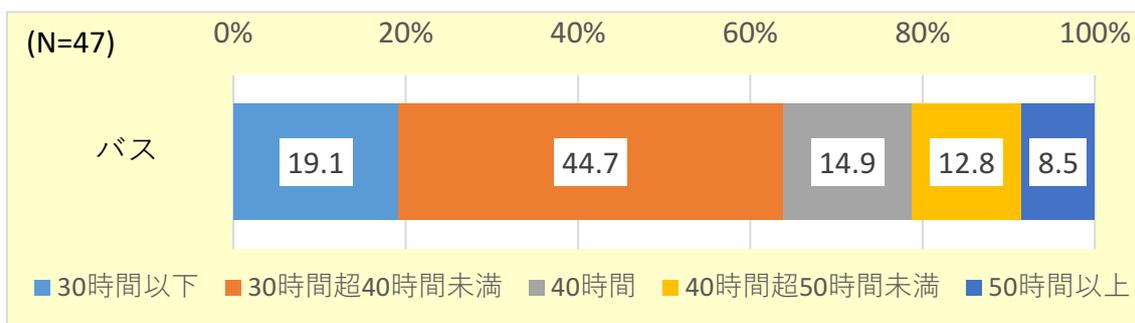
図表 378 4週間を平均した1週間当たりの運転時間について自動車運転者が感じる問題点(バス)



(4週間を平均した1週間当たりの運転時間についての適切時間)

4週間を平均した1週間当たりの運転時間について、原則として「40時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「30時間超40時間未満」が最も多く44.7%、次いで「30時間以下」が19.1%、「40時間」が14.9%であった(自由回答)。

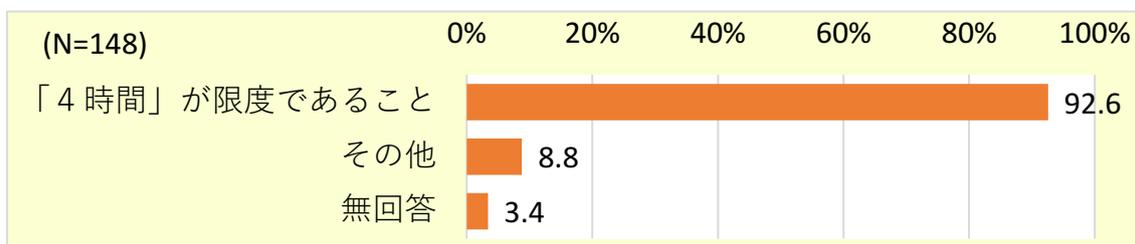
図表 379 4週間を平均した1週間当たりの運転時間について適切と思う時間(自動車運転者:バス)



(連続運転時間について問題だと感じる点)

連続運転時間について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「4時間」が限度であることとの回答が92.6%であった(複数回答)。

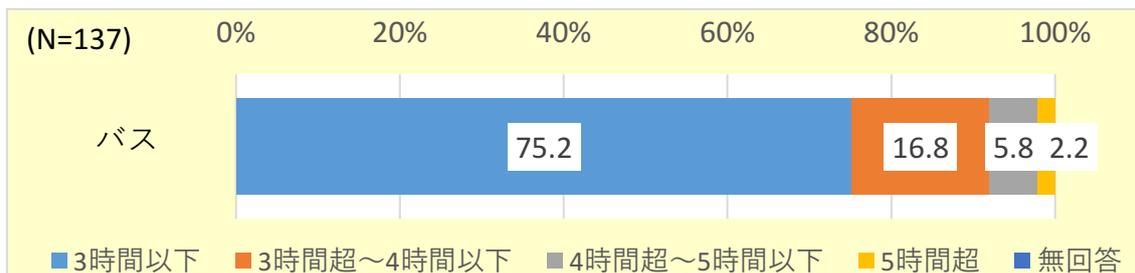
図表 380 連続運転時間について自動車運転者が感じる問題点(バス)



(連続運転時間についての適切時間)

連続運転時間について、「4時間」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「3時間以下」が最も多く75.2%、次いで「3時間超~4時間以下」が16.8%、「4時間超~5時間以下」が5.8%であった(自由回答)。

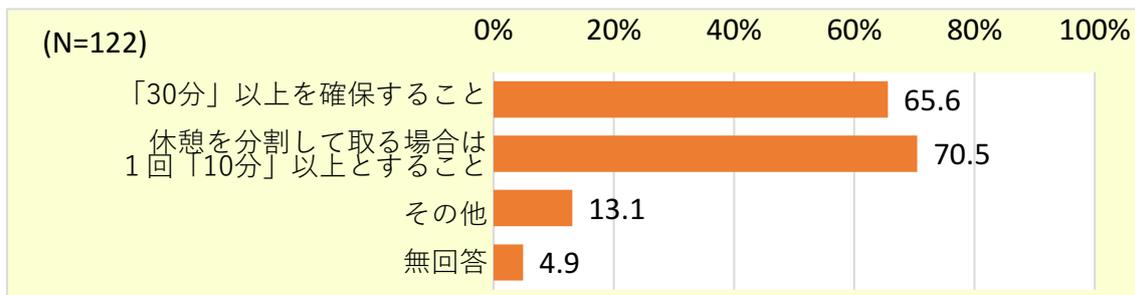
図表 381 連続運転時間について適切と思う時間(自動車運転者:バス)



(連続運転時間中の休憩時間等について問題だと感じる点)

連続運転時間中の休憩時間等について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすること」との回答が最も多く 70.5%、次いで「30分」以上を確保することが 65.6%であった（複数回答）。

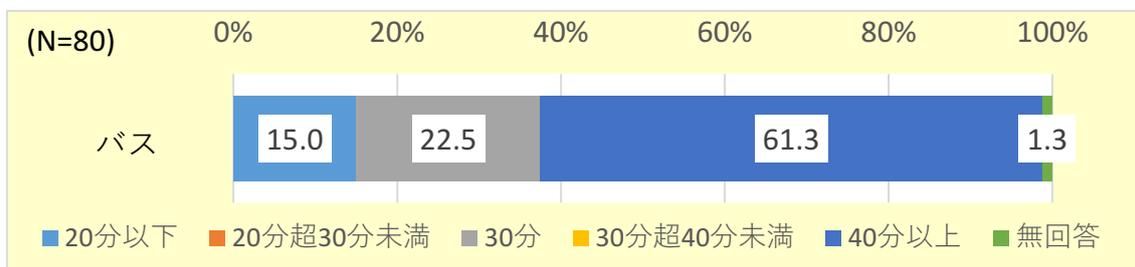
図表 382 連続運転時間中の休憩時間等について自動車運転者が感じる問題点（バス）



(連続運転時間中の休憩時間等についての適切時間)

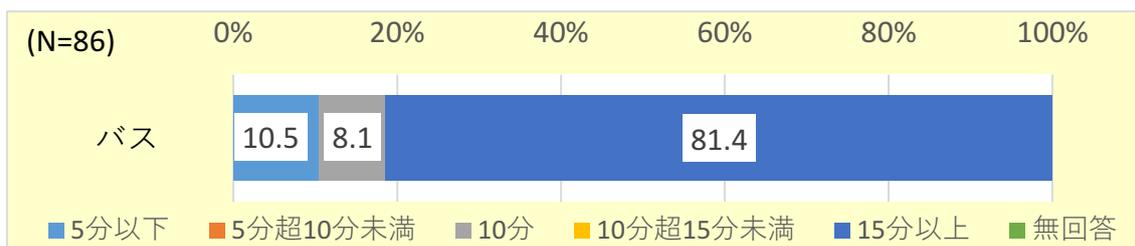
連続運転時間中の休憩時間等について、「30分」以上を確保することに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「40分以上」が最も多く 61.3%、次いで「30分」が 22.5%であった（自由回答）。

図表 383 連続運転時間中の休憩時間等について適切と思う時間（自動車運転者：バス）



連続運転時間中の休憩時間等について、休憩を分割して取る場合は1回「10分」以上とすることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う時間を尋ねたところ、「15分以上」が最も多く 81.4%、次いで「5分以下」が 10.5%であった（自由回答）。

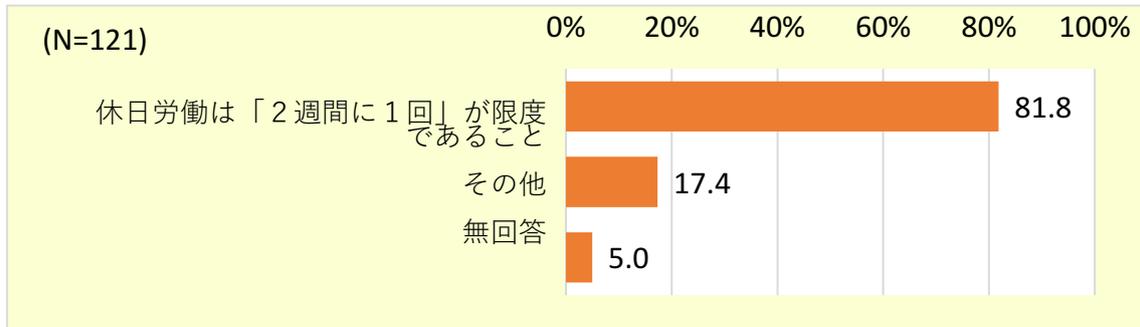
図表 384 連続運転時間中の休憩時間等について休憩を分割して取る場合の適切と思う時間（自動車運転者：バス）



(休日労働について問題だと感じる点)

休日労働について問題があると回答した自動車運転者に対して、どのような点に問題があると感じるかを尋ねたところ、「休日労働は「2週間に1回」が限度であること」との回答が81.8%であった（複数回答）。

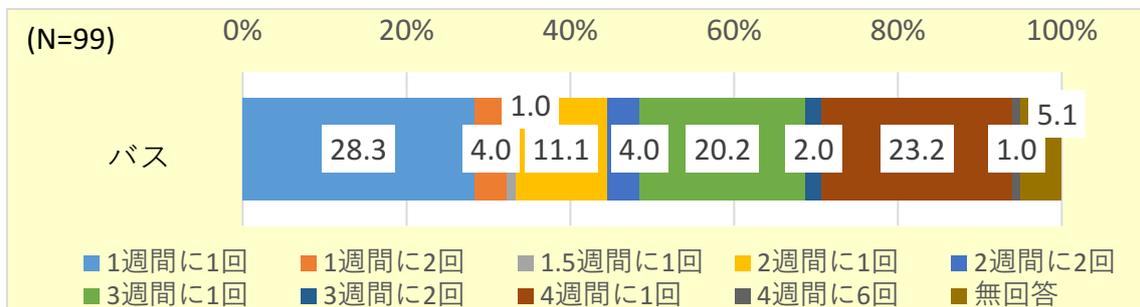
図表 385 休日労働について自動車運転者が感じる問題点（バス）



(休日労働の適切頻度)

休日労働について、「2週間に1回」が限度であることに問題があると感じている自動車運転者に対して、適切と思う頻度を尋ねたところ、「1週間に1回」が最も多く28.3%、次いで「4週間に1回」が23.2%、「3週間に1回」が20.2%であった（自由回答）。

図表 386 休日労働について適切と思う頻度（自動車運転者：バス）



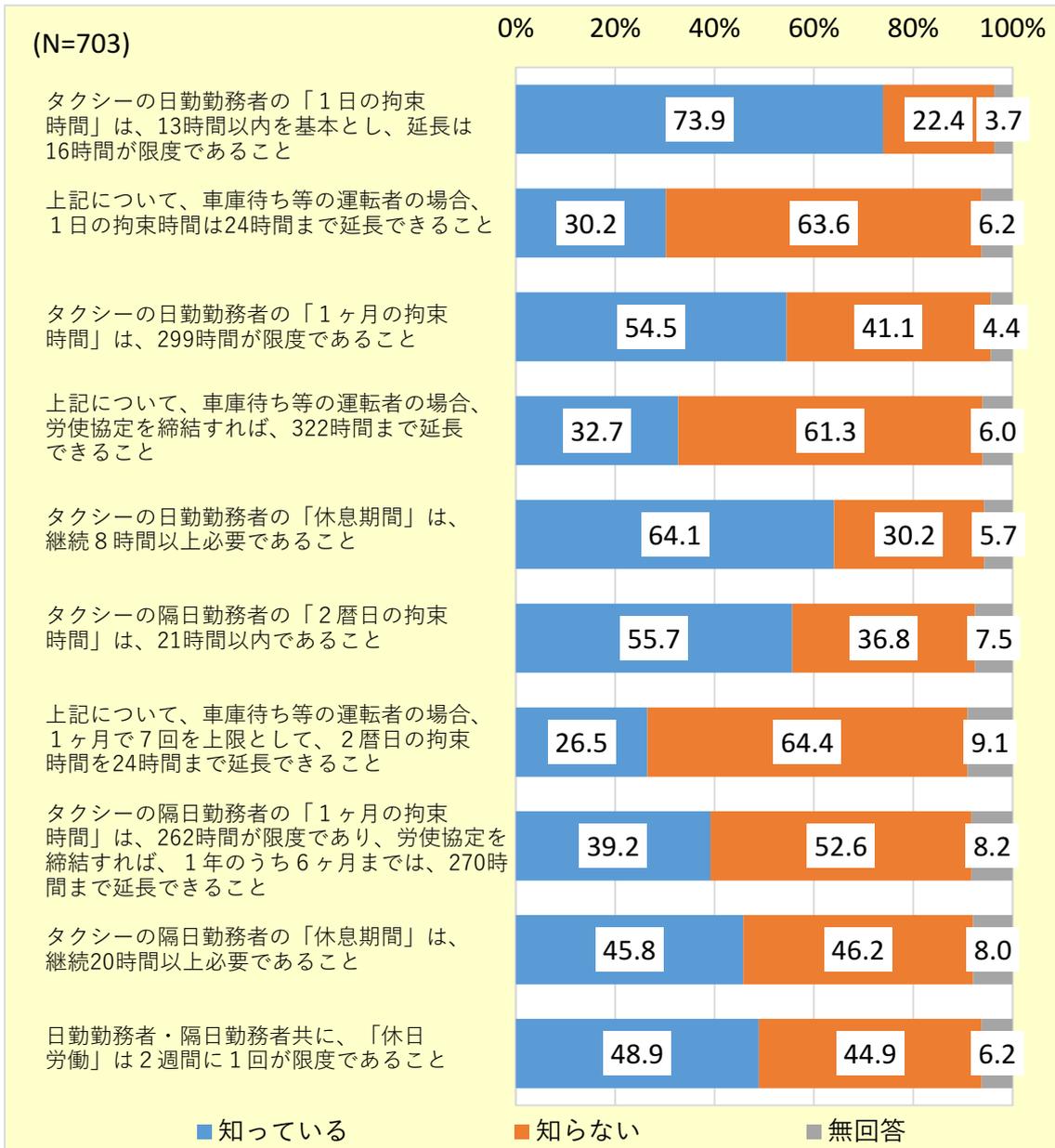
## 5. 改善基準告示の認知

### ハイヤー・タクシー

#### ア) 自動車運転者 (改善基準告示の認知)

自動車運転者に対して、改善基準告示の認知を尋ねたところ、「知っている」との回答が最も多かったものは「タクシーの日勤勤務者の「1日の拘束時間」は、13時間以内を基本とし、延長は16時間が限度であること」で73.9%、次いで「タクシーの日勤勤務者の「休息期間」は、継続8時間以上必要であること」が64.1%、「タクシーの隔日勤務者の「2暦日の拘束時間」は、21時間以内であること」が55.7%であった。

図表 387 改善基準告示の認知 (ハイヤー・タクシー)

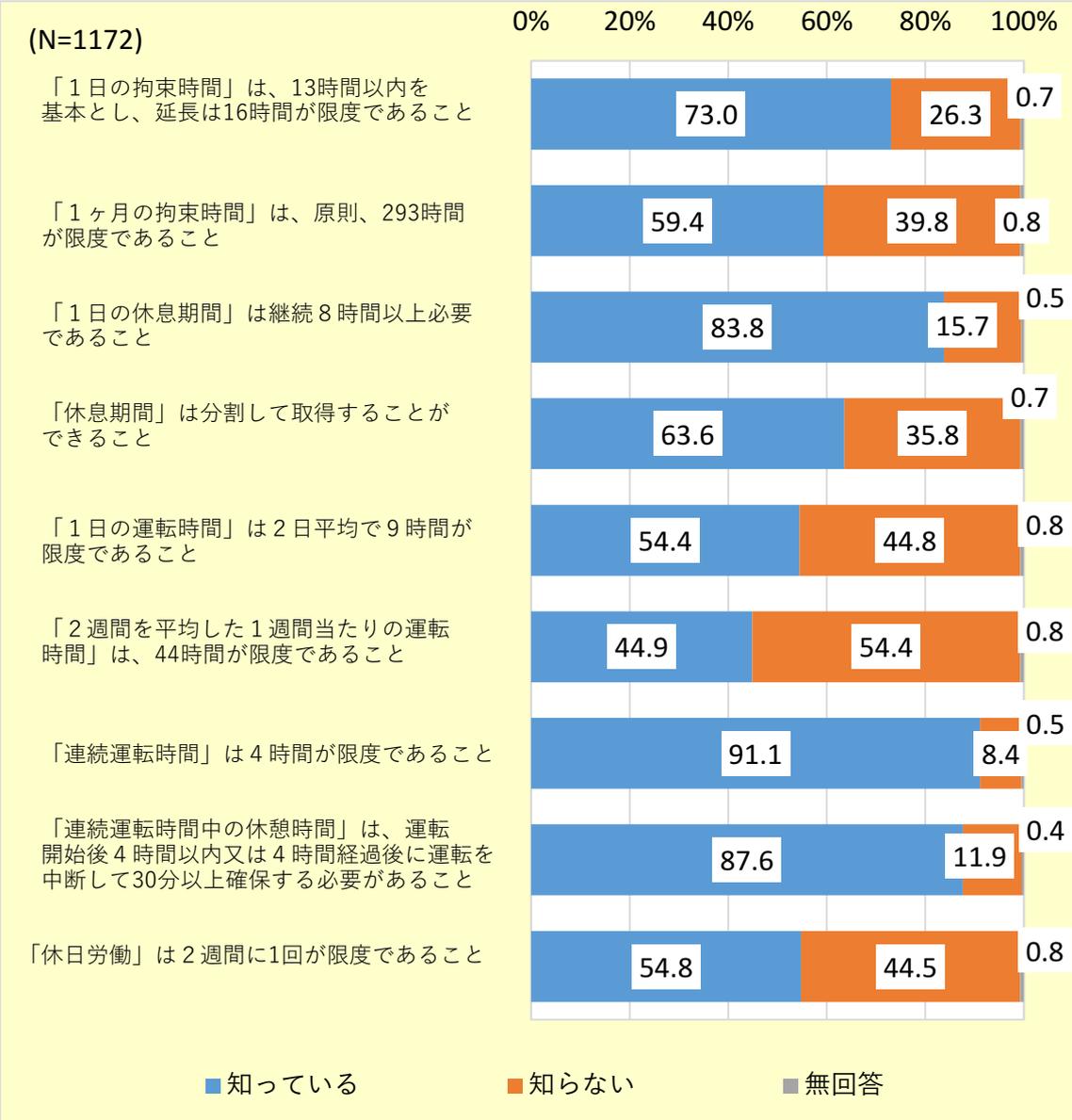


トラック

ア) 自動車運転者  
(改善基準告示の認知)

自動車運転者に対して、改善基準告示の認知を尋ねたところ、「知っている」との回答が最も多かったものは「連続運転時間」は4時間が限度であること」で91.1%、次いで「連続運転時間中の休憩時間」は、運転開始後4時間以内又は4時間経過後に運転を中断して30分以上確保する必要があること」が87.6%、「1日の休息期間」は継続8時間以上必要であること」が83.8%であった。

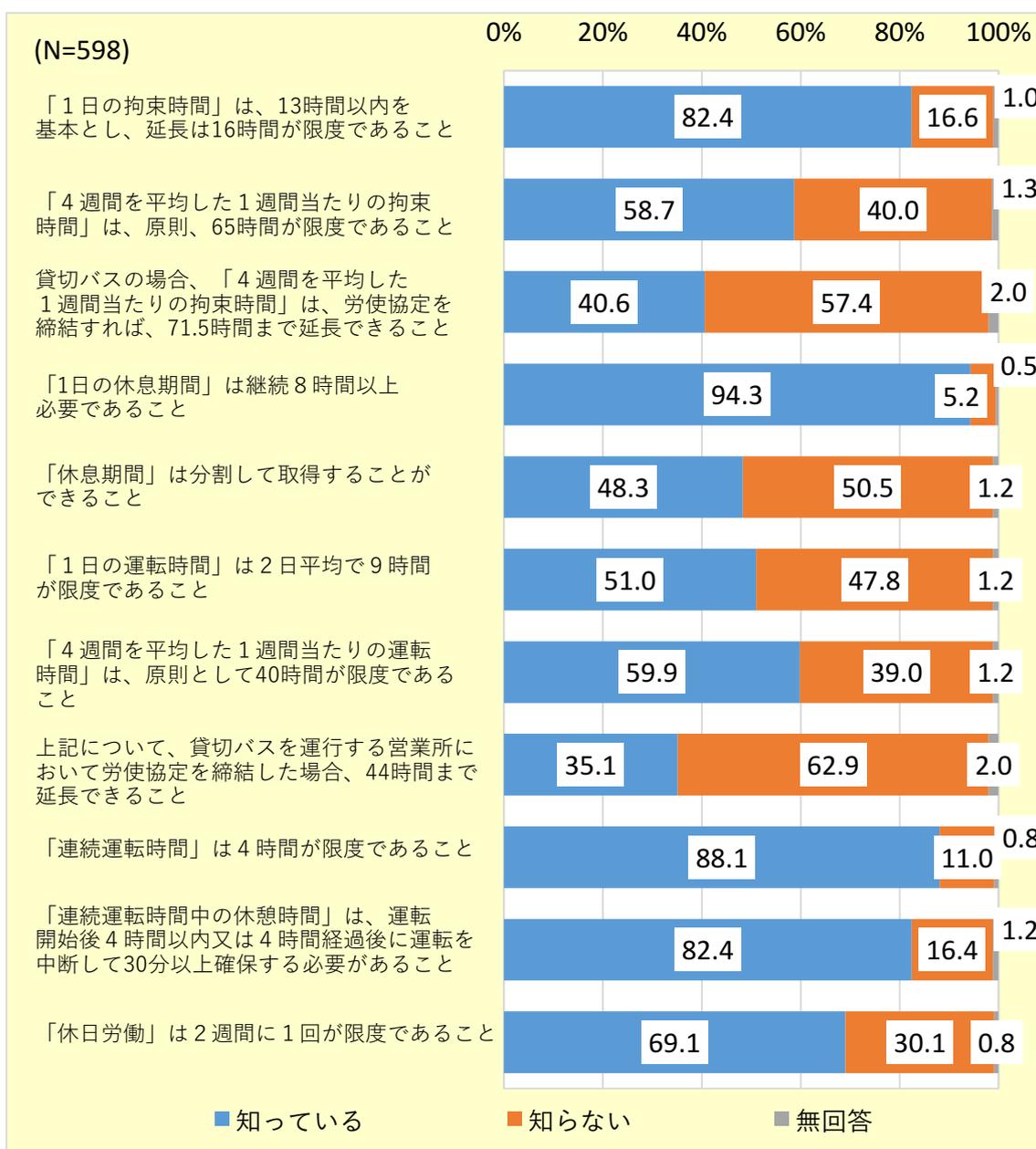
図表 388 改善基準告示の認知 (トラック)



ア) 自動車運転者  
(改善基準告示の認知)

自動車運転者に対して、改善基準告示の認知を尋ねたところ、「知っている」との回答が最も多かったものは「1日の休息期間」は継続8時間以上必要であること」で94.3%、次いで「連続運転時間」は4時間が限度であること」が88.1%、「1日の拘束時間」は、13時間以内を基本とし、延長は16時間が限度であること」、「連続運転時間中の休憩時間」は、運転開始後4時間以内又は4時間経過後に運転を中断して30分以上確保する必要があること」が82.4%であった。

図表 389 改善基準告示の認知 (バス)



## 6. 改善基準告示を遵守することが難しい理由

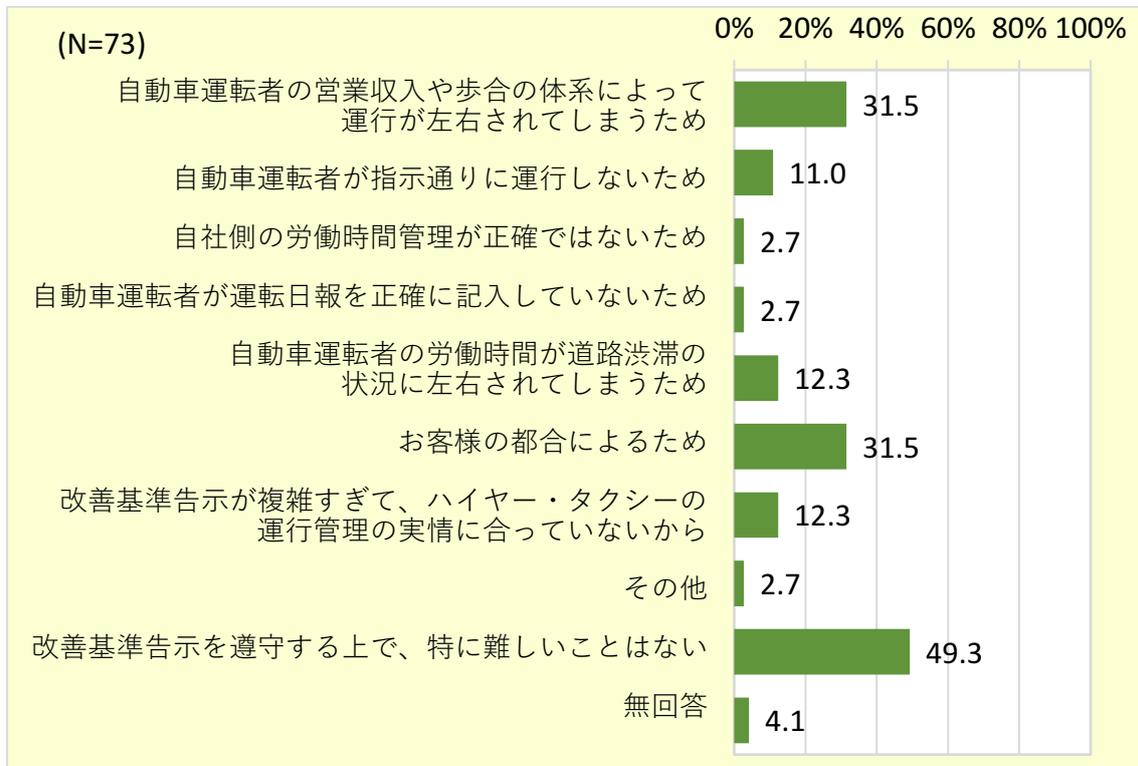
### ハイヤー・タクシー

#### ア) 事業者

##### (改善基準告示を遵守することが難しい理由)

改善基準告示を遵守することが難しい理由を尋ねたところ、「改善基準告示を遵守する上で、特に難しいことはない」が最も多く 49.3%、次いで「自動車運転者の営業収入や歩合の体系によって運行が左右されてしまうため」、「お客様の都合によるため」が 31.5%であった（複数回答）。

図表 390 改善基準告示を遵守することが難しい理由（ハイヤー・タクシー）



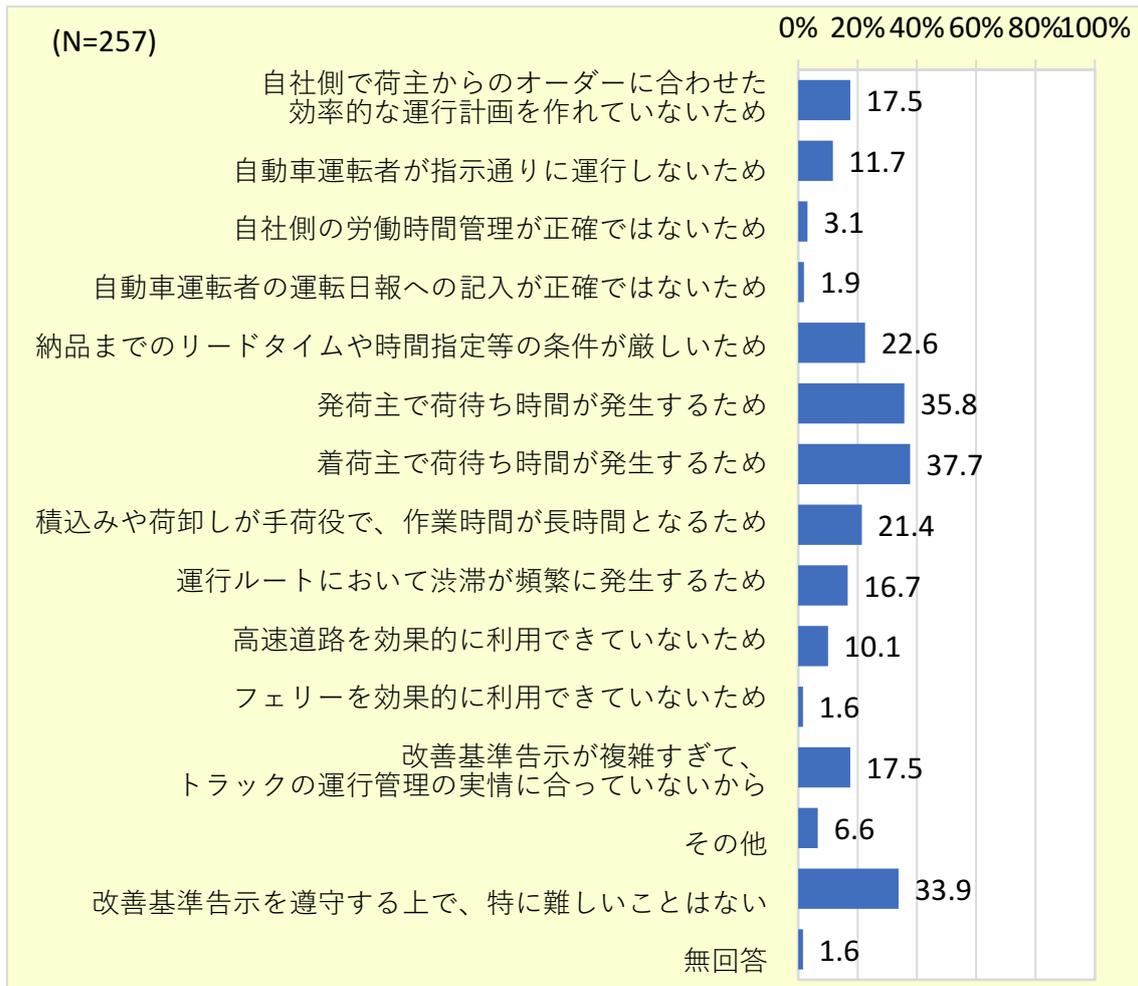
## トラック

### ア) 事業者

(改善基準告示を遵守することが難しい理由)

改善基準告示を遵守することが難しい理由を尋ねたところ、「着荷主で荷待ち時間が発生するため」が最も多く 37.7%、次いで「発荷主で荷待ち時間が発生するため」が 35.8%、「改善基準告示を遵守する上で、特に難しいことはない」が 33.9%であった（複数回答）。

図表 391 改善基準告示を遵守することが難しい理由（トラック）



## ア) 事業者

(改善基準告示を遵守することが難しい理由)

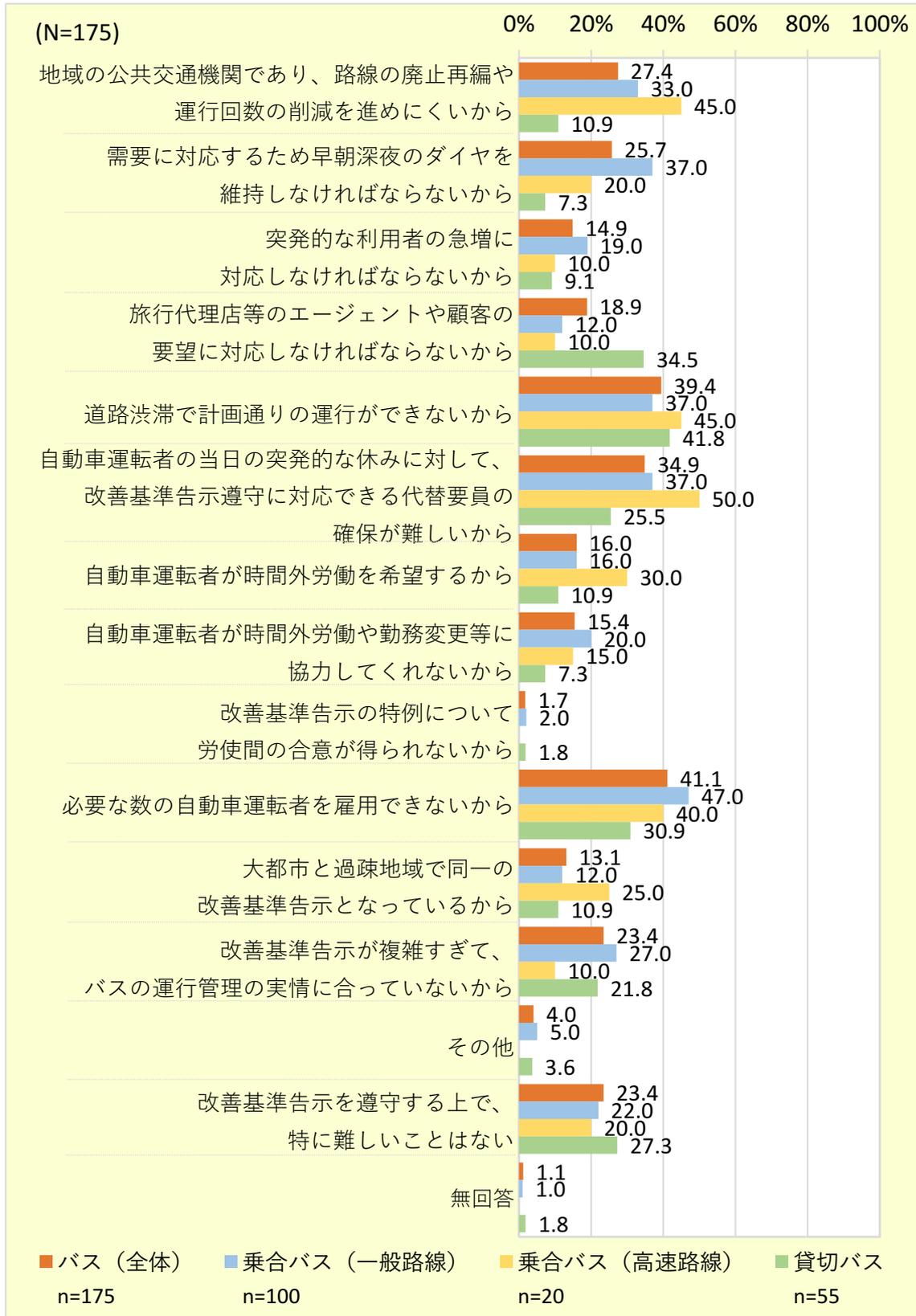
改善基準告示を遵守することが難しい理由を尋ねたところ、バス全体としては、「必要な数の自動車運転者を雇用できないから」が最も多く 41.1%、次いで「道路渋滞で計画通りの運行ができないから」が 39.4%、「自動車運転者の当日の突発的な休みに対して、改善基準告示遵守に対応できる代替要員の確保が難しいから」が 34.9%であった（複数回答）。

乗合バス（一般路線）としては、「必要な数の自動車運転者を雇用できないから」が最も多く 47.0%、次いで「道路渋滞で計画通りの運航ができないから」、「需要に対応するため早朝深夜のダイヤを維持しなければならないから」、「自動車運転者の当日の突発的な休みに対して、改善基準告示遵守に対応できる代替要員の確保が難しいから」が 37.0%であった（複数回答）。

乗合バス（高速路線）としては、「自動車運転者の当日の突発的な休みに対して、改善基準告示遵守に対応できる代替要員の確保が難しいから」が最も多く 50.0%、次いで「地域の公共交通機関であり、路線の廃止再編や運行回数の削減を進めにくいから」、「道路渋滞で計画通りの運航ができないから」が 45.0%であった（複数回答）。

貸切バスとしては、「道路渋滞で計画通りの運行ができないから」が最も多く 41.8%、次いで「旅行代理店等のエージェントや顧客の要望に対応しなければならないから」が 34.5%、「必要な数の自動車運転者を雇用できないから」が 30.9%であった（複数回答）。

図表 392 改善基準告示を遵守することが難しい理由（バス（全体））



## 7. 需要があるにもかかわらず拘束時間の規制があるために働けないという経験

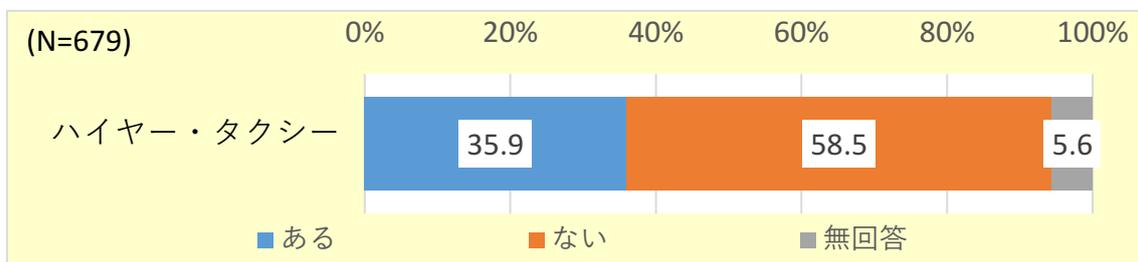
### ハイヤー・タクシー

#### ア) 自動車運転者

(需要があるにもかかわらず拘束時間の規制があるために働けないという経験の有無)

自動車運転者に対して、拘束時間の規制があるために働けないという経験の有無を尋ねたところ、「ない」が58.5%、次いで「ある」が35.9%であった。

図表 393 拘束時間の規制があるために働けないという経験 (ハイヤー・タクシー)



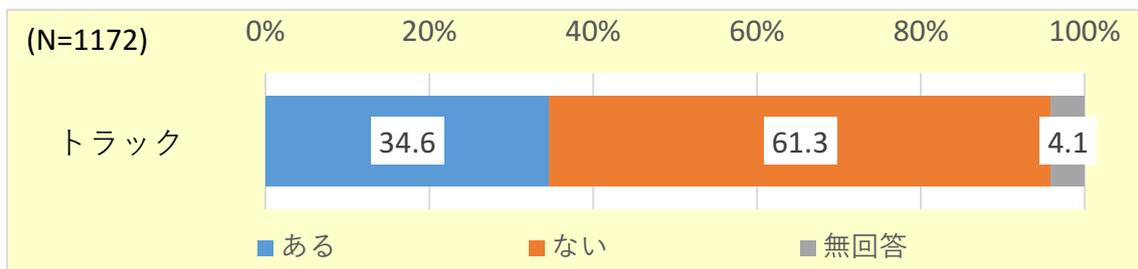
### トラック

#### ア) 自動車運転者

(需要があるにもかかわらず拘束時間の規制があるために働けないという経験の有無)

自動車運転者に対して、拘束時間の規制があるために働けないという経験の有無を尋ねたところ、「ない」が61.3%、次いで「ある」が34.6%であった。

図表 394 拘束時間の規制があるために働けないという経験 (トラック)

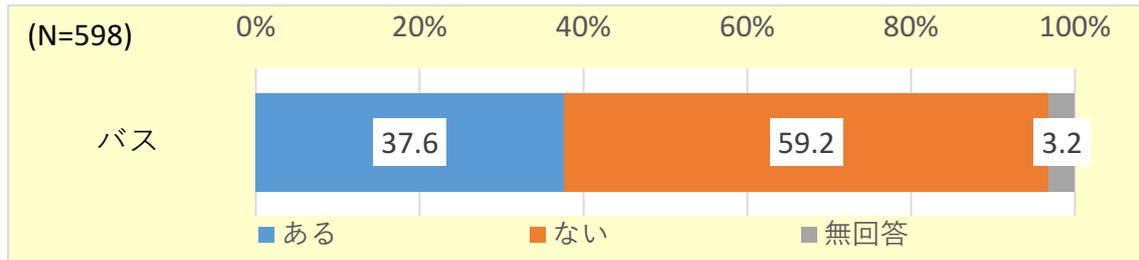


## ア) 自動車運転者

(需要があるにも関わらず拘束時間の規制があるために働けないという経験の有無)

自動車運転者に対して、拘束時間の規制があるために働けないという経験の有無を尋ねたところ、「ない」が59.2%、次いで「ある」が37.6%であった。

図表 395 拘束時間の規制があるために働けないという経験 (バス)



## 8. 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るか

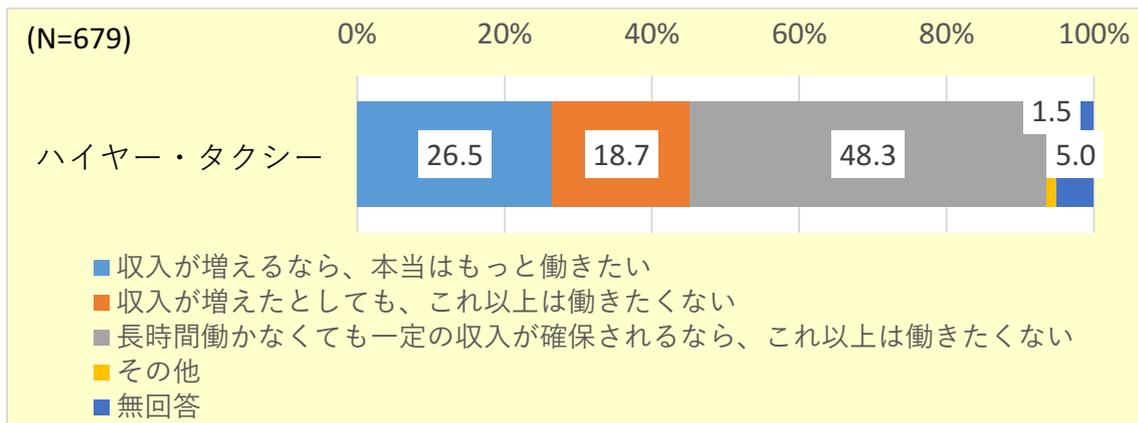
### ハイヤー・タクシー

#### ア) 自動車運転者

(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るか)

自動車運転者に対して、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るかを尋ねたところ、「長時間働かなくても一定の収入が確保されるなら、これ以上は働きたくない」との回答が最も多く48.3%、次いで「収入が増えるなら、本当はもっと働きたい」が26.5%、「収入が増えたとしても、これ以上は働きたくない」が18.7%であった。

図表 396 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るか (ハイヤー・タクシー)



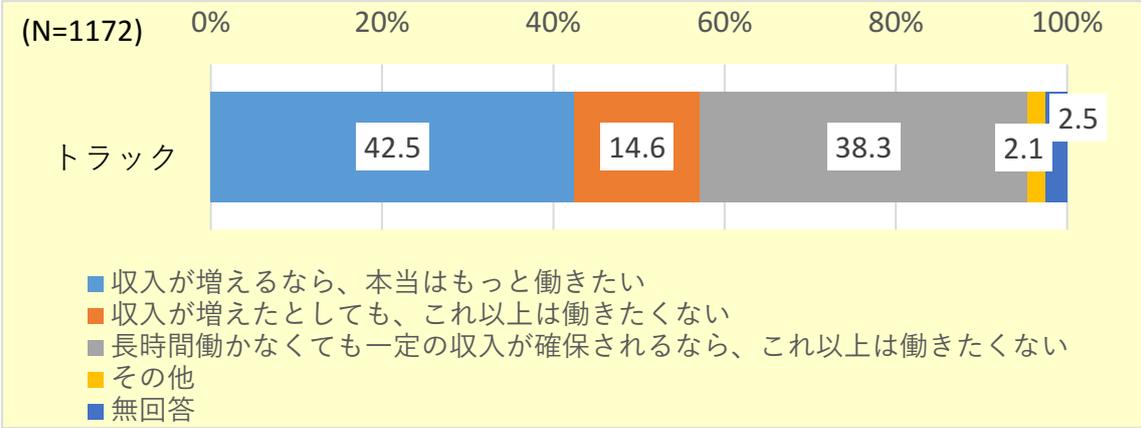
トラック

ア) 自動車運転者

(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るか)

自動車運転者に対して、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るかを尋ねたところ、「収入が増えるなら、本当はもっと働きたい」との回答が最も多く 42.5%、次いで、「長時間働かなくても一定の収入が確保されるなら、これ以上は働きたくない」が 38.3%、「収入が増えたとしても、これ以上は働きたくない」が 14.6%であった。

図表 397 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るか (トラック)

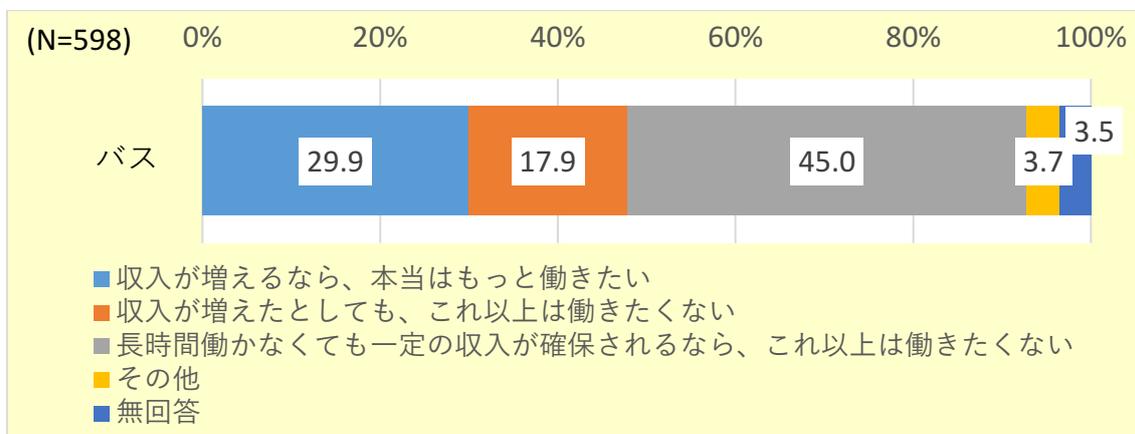


ア) 自動車運転者

(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るか)

自動車運転者に対して、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るかを尋ねたところ、「長時間働かなくても一定の収入が確保されるなら、これ以上は働きたくない」との回答が最も多く 45.0%、次いで、「収入が増えるなら、本当はもっと働きたい」が 29.9%、「収入が増えたとしても、これ以上は働きたくない」が 17.9%であった。

図表 398 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るか (バス)



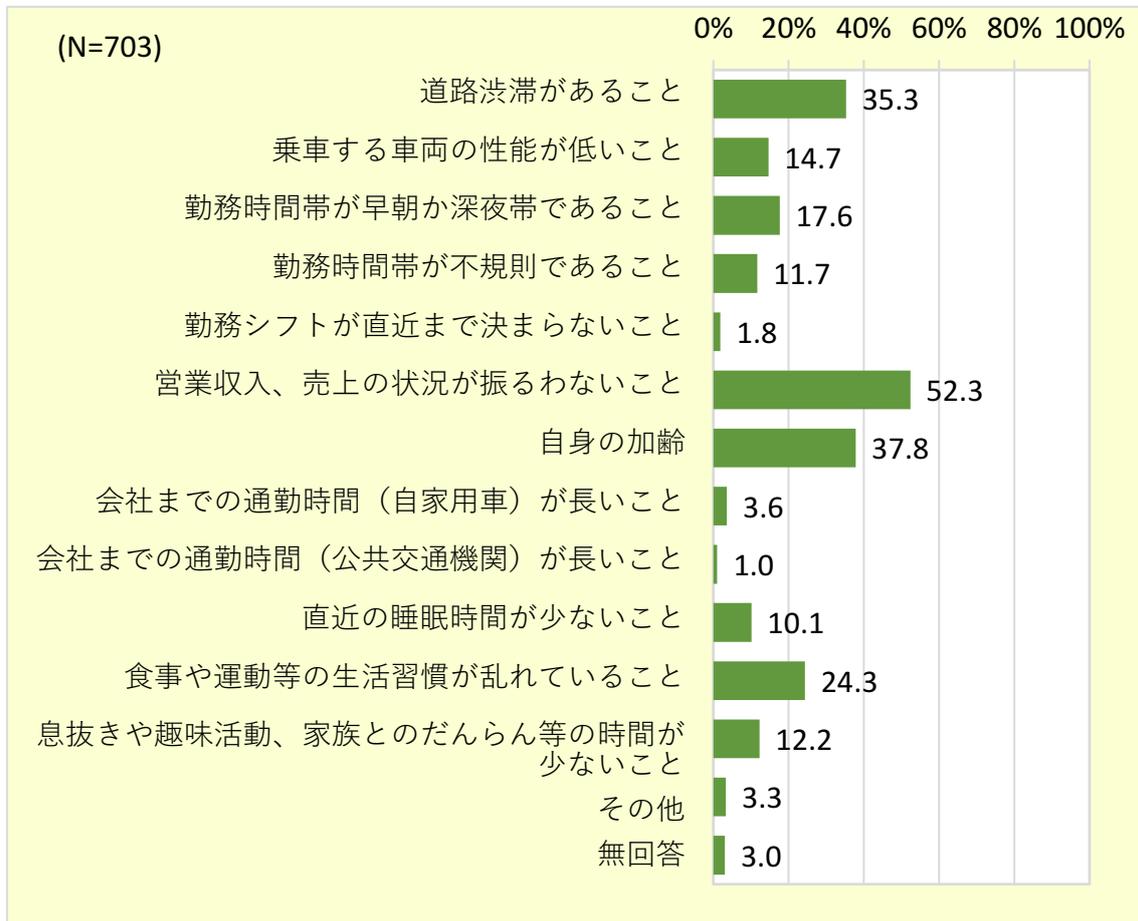
## 9. 運転業務の疲労度に影響があると思う事項

ハイヤー・タクシー

ア) 自動車運転者  
(運転業務の疲労度に影響があると思う事項)

自動車運転者に対して、運転業務の疲労度に影響があると思う事項を尋ねたところ、「営業収入、売上の状況が振るわないこと」との回答が最も多く 52.3%、次いで「自身の加齢」が 37.8%、「道路渋滞があること」が 35.3%であった（複数回答（3つまで回答可））。

図表 399 運転業務の疲労度に影響があると思う事項（ハイヤー・タクシー）



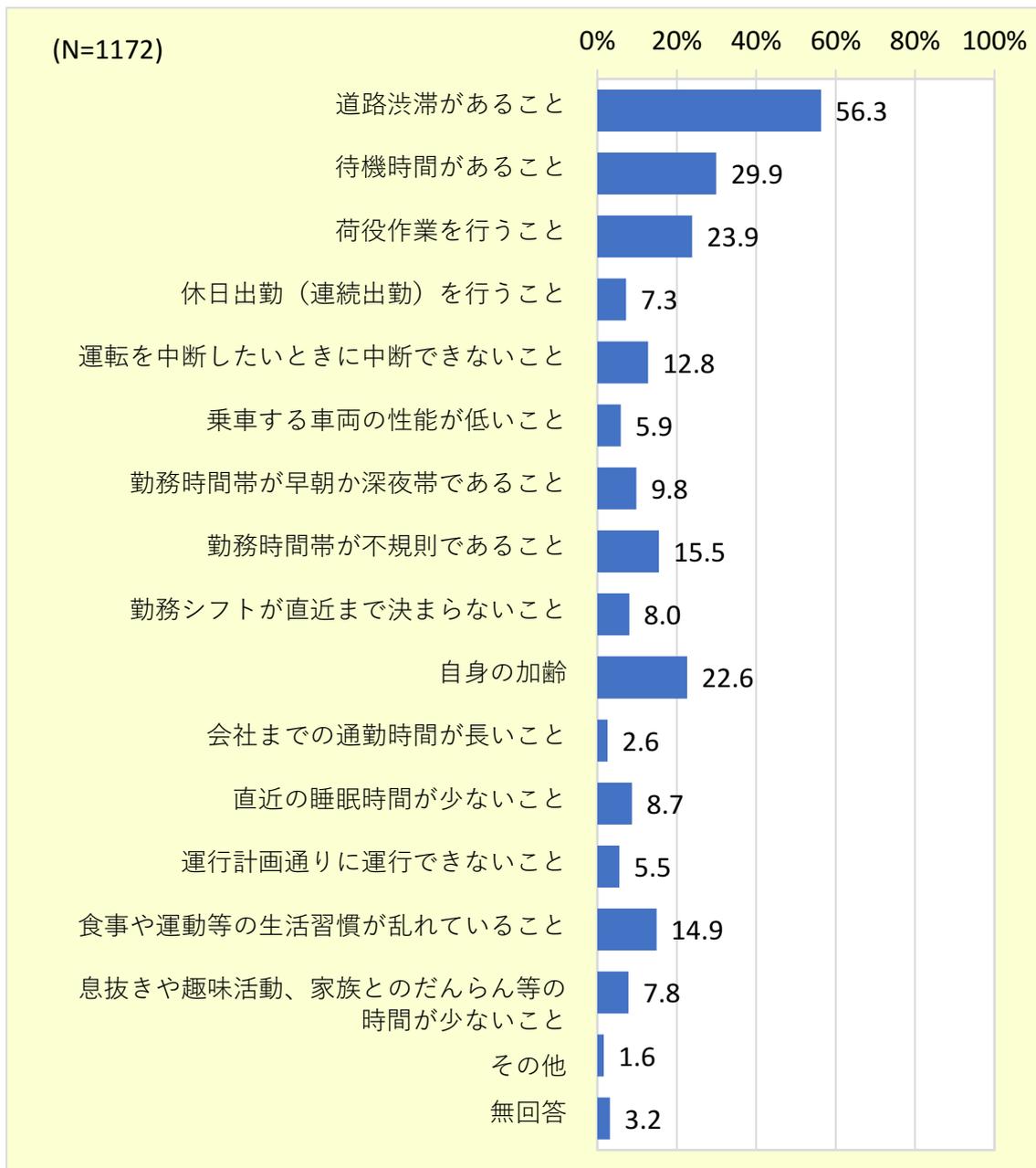
## トラック

### ア) 自動車運転者

(運転業務の疲労度に影響があると思う事項)

自動車運転者に対して、運転業務の疲労度に影響があると思う事項を尋ねたところ、「道路渋滞があること」との回答が最も多く 56.3%、次いで「待機時間があること」が 29.9%、「荷役作業を行うこと」が 23.9%であった（複数回答（3つまで回答可））。

図表 400 運転業務の疲労度に影響があると思う事項（トラック）

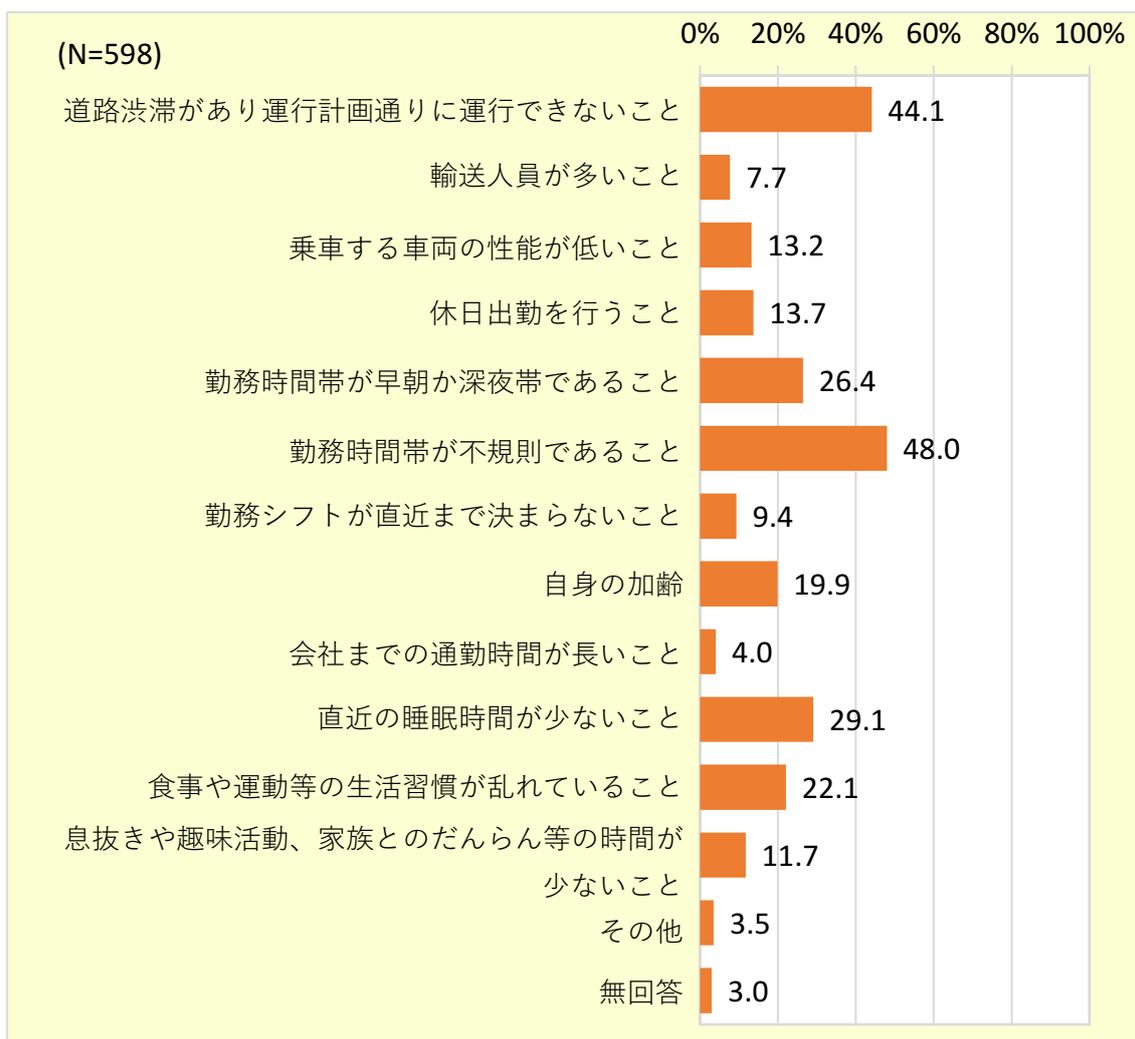


## ア) 自動車運転者

(運転業務の疲労度に影響があると思う事項)

自動車運転者に対して、運転業務の疲労度に影響があると思う事項を尋ねたところ、「勤務時間帯が不規則であること」との回答が最も多く 48.0%、次いで「道路渋滞があり運行計画通りに運行できないこと」が 44.1%、「直近の睡眠時間が少ないこと」が 29.1%であった(複数回答(3つまで回答可))。

図表 401 運転業務の疲労度に影響があると思う事項(バス)



## 10. 自動車運転者の過労防止のために改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項

### ハイヤー・タクシー

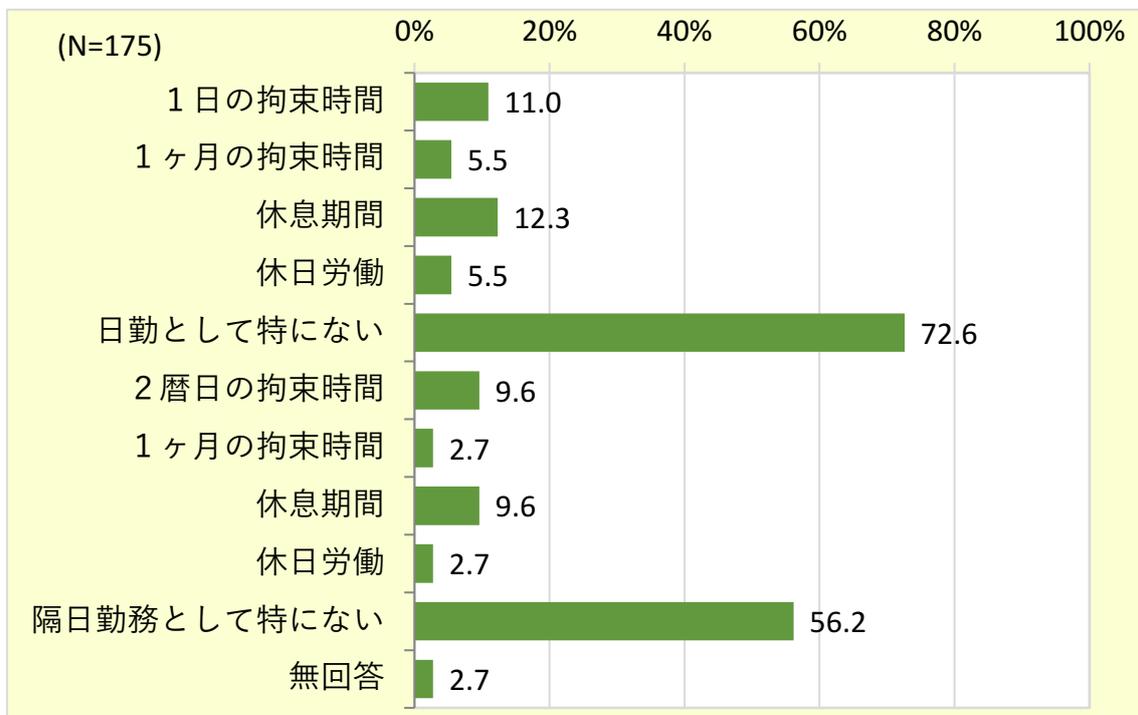
#### ア) 事業者

(規制を強めた方が良い事項)

改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項を尋ねたところ、日勤勤務者に関する事項としては「日勤勤務として特にない」との回答が最も多く72.6%、次いで「休息期間」が12.3%、「1日の拘束時間」が11.0%であった（複数回答（3つまで回答可））。

また、隔日勤務者に関する事項としては「隔日勤務として特にない」との回答が最も多く56.2%、次いで「2暦日の拘束時間」、「休息期間」が9.6%であった。

図表 402 改善基準告示の規制を強めた方が良いと考える事項（ハイヤー・タクシー）



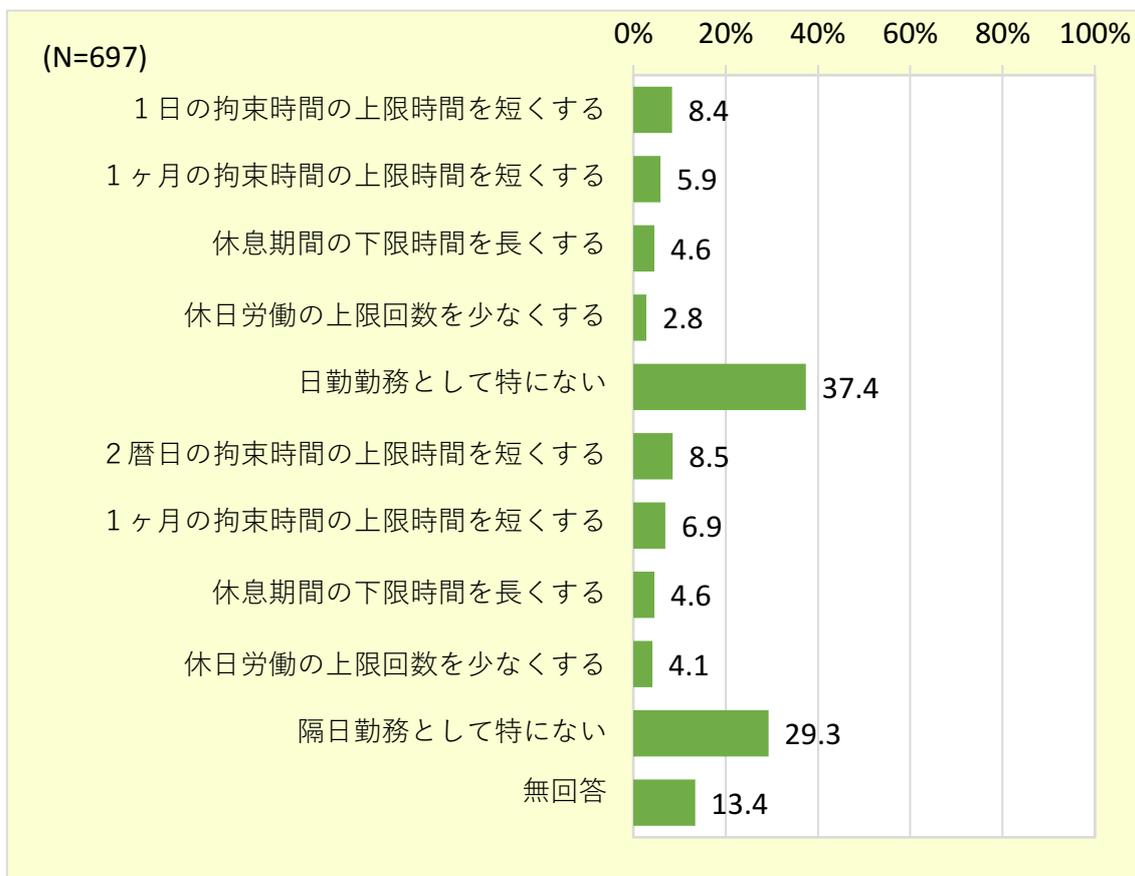
## イ) 自動車運転者

(規制を強めた方がよい事項)

自動車運転者に対して、改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える事項を尋ねたところ、日勤勤務者に関する事項としては「日勤勤務として特にない」との回答が最も多く37.4%、次いで「1日の拘束時間の上限時間を短くする」が8.4%、「1ヶ月の拘束時間の上限時間を短くする」が5.9%であった(複数回答(3つまで回答可))。

また、隔日勤務者に関する事項としては「隔日勤務として特にない」との回答が最も多く29.3%、次いで「2暦日の拘束時間の上限時間を短くする」が8.5%、「1ヶ月の拘束時間の上限時間を短くする」が6.9%であった。

図表 403 改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える事項(ハイヤー・タクシー)



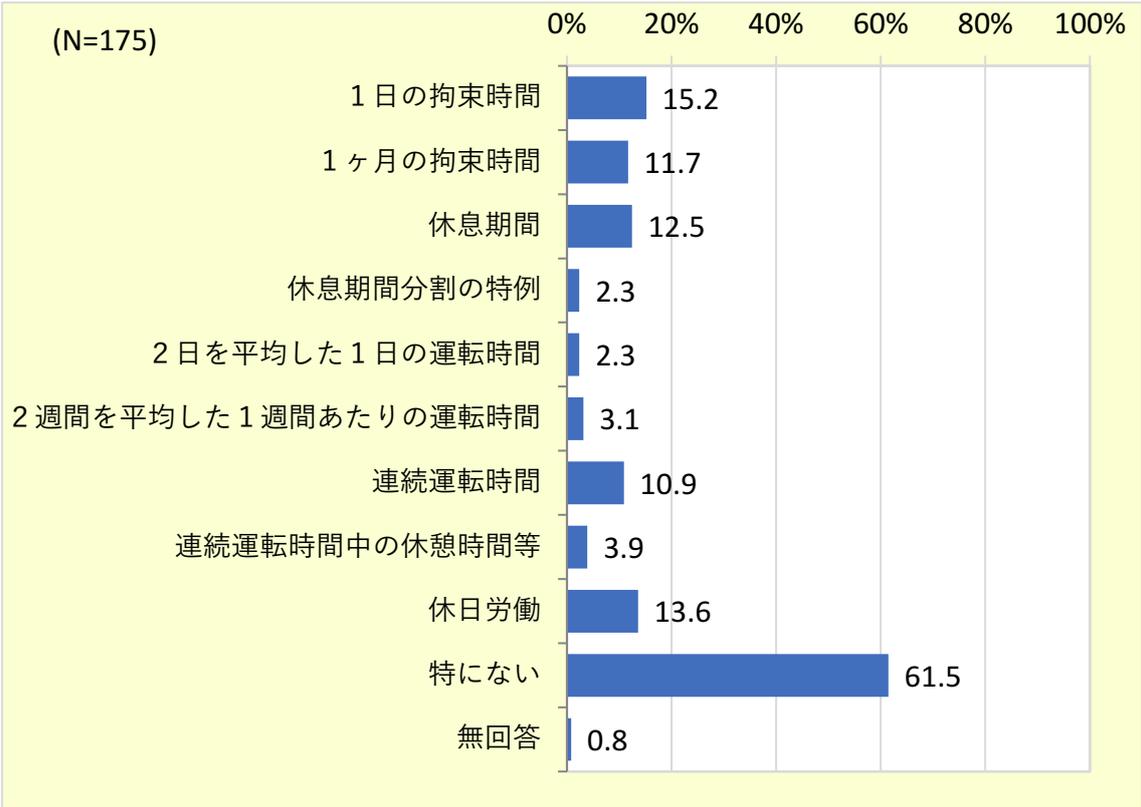
トラック

ア) 事業者

(規制を強めた方がよい事項)

改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える事項を尋ねたところ、「特にない」が最も多く 61.5%、次いで「1日の拘束時間」が 15.2%、「休日労働」が 13.6%であった（複数回答（3つまで回答可））。

図表 404 改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える事項（トラック）

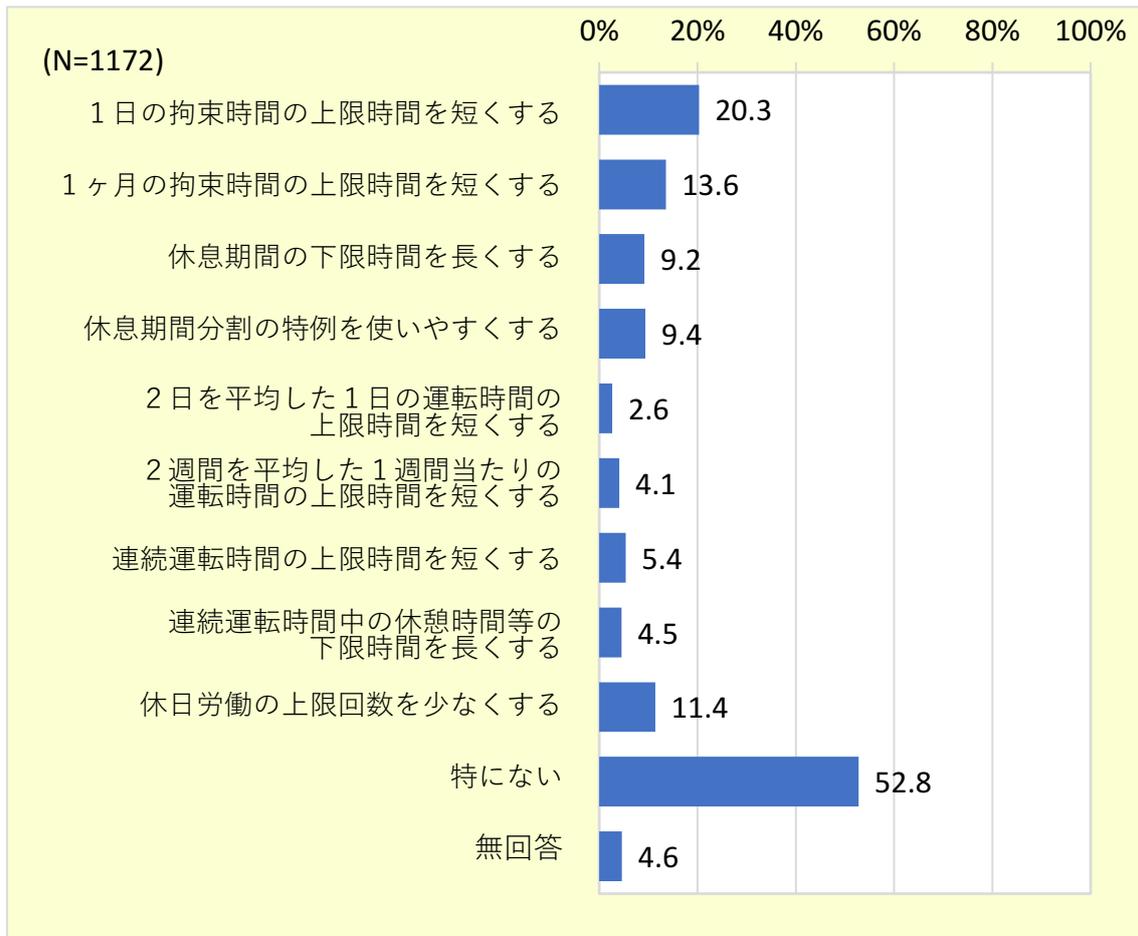


イ) 自動車運転者

(規制を強めた方がよい事項)

自動車運転者に対して、改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える事項を尋ねたところ、「特にない」が最も多く 52.8%、次いで「1日の拘束時間の上限時間を短くする」が 20.3%、「1ヶ月の拘束時間の上限時間を短くする」が 13.6%であった（複数回答（3つまで回答可））。

図表 405 改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える事項（トラック）

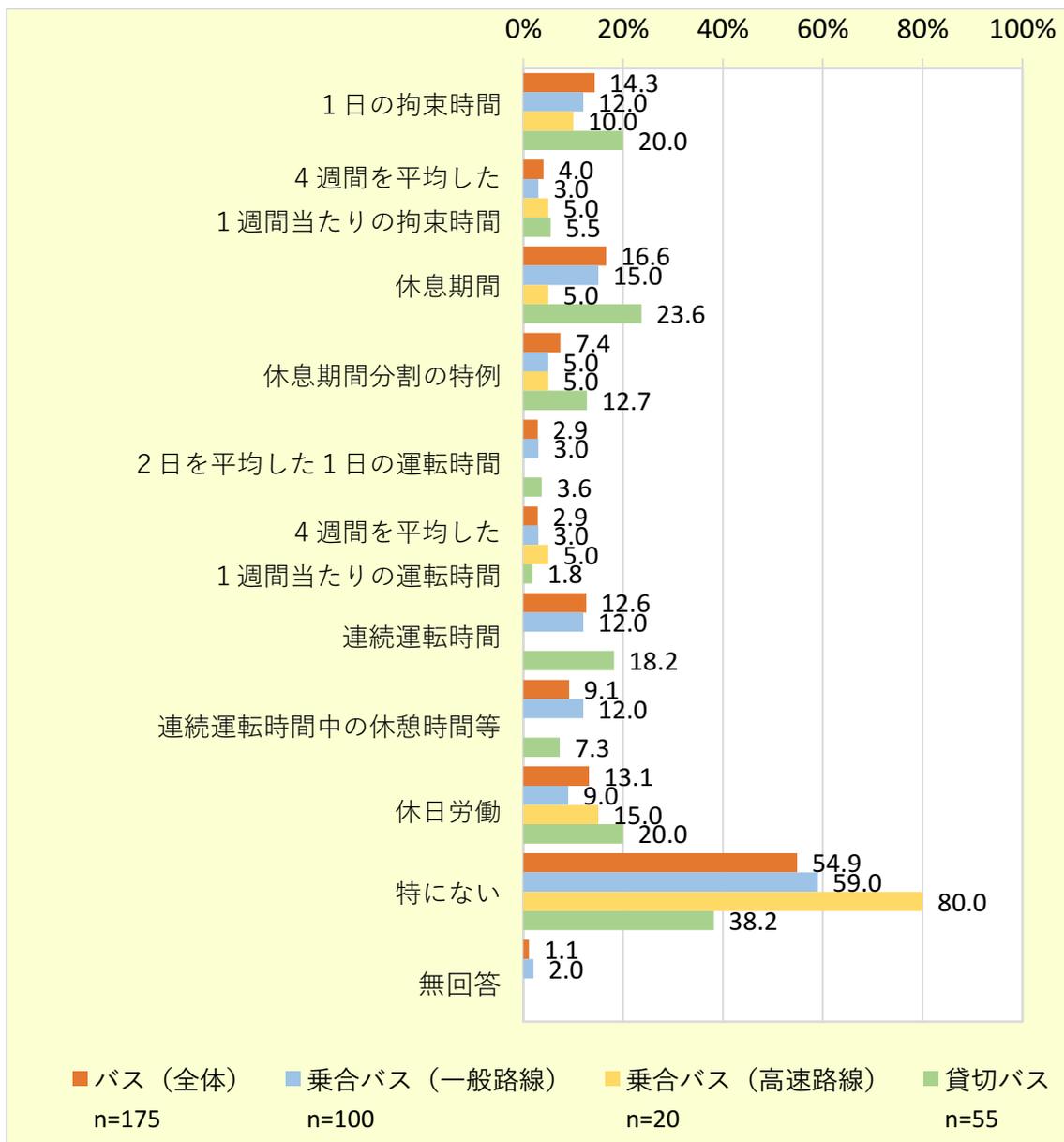


ア) 事業者

(規制を強めた方がよい事項)

改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える事項を尋ねたところ、バス（全体）においては「特にない」が最も多く 54.9%、次いで「休息期間」が 16.6%、「1日の拘束時間」が 14.3%であった（複数回答（3つまで回答可））。

図表 406 改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える事項（バス）

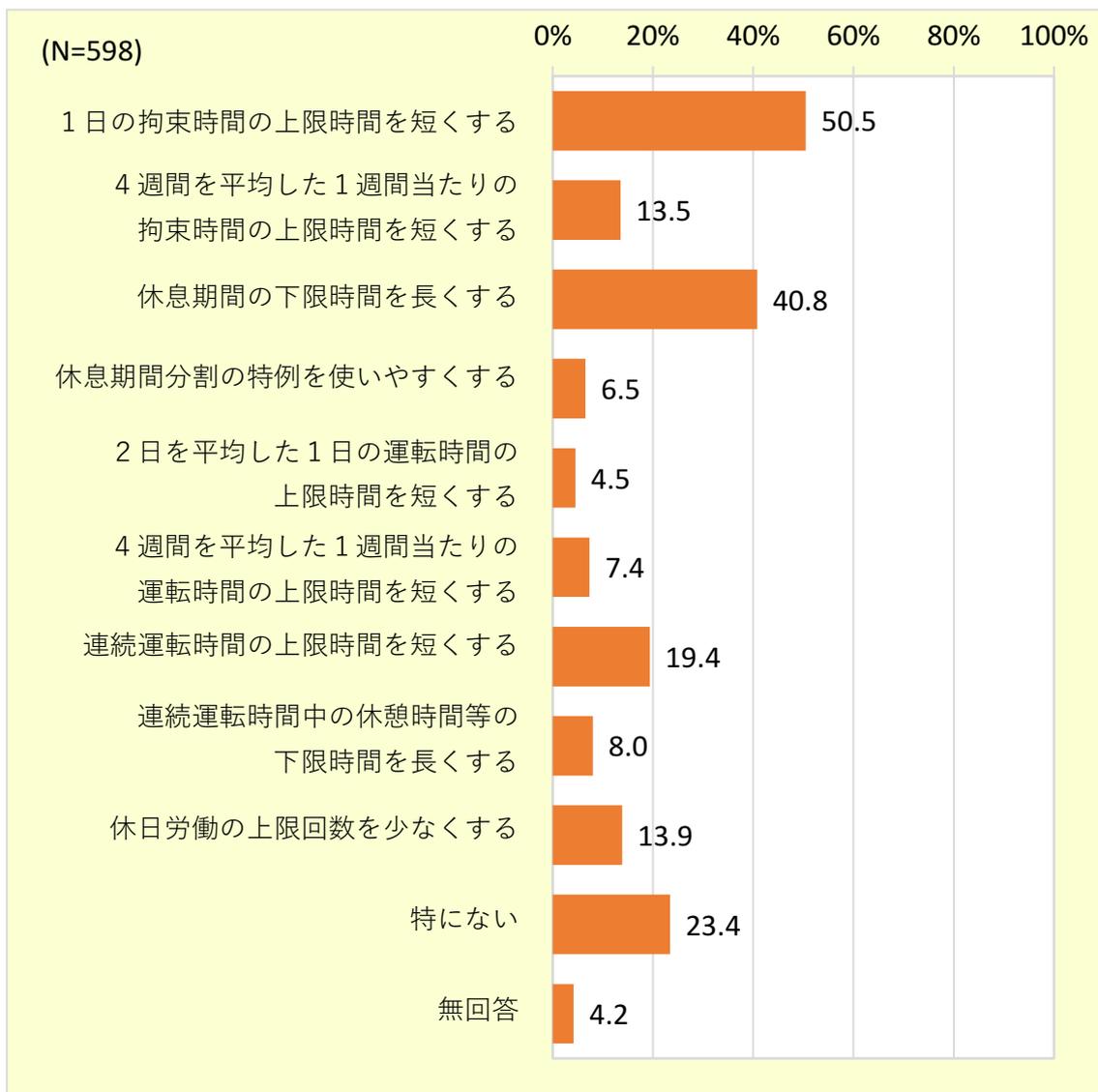


## イ) 自動車運転者

(規制を強めた方がよい事項)

自動車運転者に対して、改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える事項を尋ねたところ、「1日の拘束時間の上限時間を短くする」が最も多く50.5%、次いで「休息期間の下限時間を長くする」が40.8%、「特にない」が23.4%であった(複数回答(3つまで回答可))。

図表 407 改善基準告示の規制を強めた方がよいと考える事項 (バス)



## 11. 現在の改善基準告示の内容や改善基準告示の改定等に関する意見

### ハイヤー・タクシー

#### ア) 自動車運転者

(ヒアリングで得られた意見)

<拘束時間に関する意見>

○短くする

- ・(日勤) 拘束時間が短縮されると体調を整えるのが楽になる。
- ・(日勤) 拘束時間が短縮されると、休息がゆっくり取れ、体調を整えられる。
- ・(日勤) 拘束時間の短縮は、長期的に見れば事故防止になると思う。
- ・(隔勤) 現在の1ヶ月当たりの拘束時間は207時間だが、それでも疲れる。規定より少ない時間だから良いというものでもない。
- ・(隔勤) 疲れを我慢して勤務を続けると過労死につながってしまうため、短くした方が良い。
- ・(隔勤) 自由な発想で仕事ができる時間が増える。もっと合理的な働き方が選択できて、売上もアップしてくると考えられる。

○長くする

- ・(日勤) 収入を増やしたいのもっと労働時間を長くしてほしい。
- ・(日勤) 拘束時間を短縮する利点は全くない。これ以上、労働時間を短くされたら生活できない。
- ・(日勤) タクシーは利用ニーズのあるタイミングに波があるので、拘束時間を短縮されると營收が下がり、収入が減るから困る。
- ・(日勤) 最後のお客様が遠方の時、ある程度の時間オーバーは1ヶ月に1～2回程度は認めてほしい。

<休息期間に関する意見>

○長くする

- ・(日勤) 最低でも12時間は欲しい。体の休息と、嫌なことがあった時などの精神的な回復も含め12時間程度は必要である。8時間だと疲労回復には十分ではない。
- ・(隔勤) 8時間の休息期間は、例えば山奥のバスの運転手が夜に停車地まで走って、翌朝に始発そのまま運転するので8時間が設けられているのだと思う。タクシーの休息期間はもう少しあけても良いのではないか。

○短くする

- ・(日勤・隔勤不明) 休息期間が長くなり、給与が少なくなると困る。

ア) 自動車運転者

(ヒアリングで得られた意見)

<拘束時間に関する意見>

○短くする

- ・長く寝れば寝るほど疲れは取れる。もっと睡眠時間を多く確保したい。
- ・寝ないで走ると疲労がたまってしまう。
- ・拘束時間が長過ぎる。
- ・拘束時間が短縮されると、過労が少なくなる。
- ・拘束時間が短縮された場合、運転、荷扱の緊張状況から早目に脱出できるため、身体的・精神的な苦痛から早目に開放される。疲労もたまりにくいと思う。
- ・拘束時間をもっと厳しくするべきだと思う。労働時間が長いと集中力低下、疲労が蓄積され事故に繋がる危険が高い。

○長くする

- ・拘束時間の延長は1週間で2回しかできない。例えば20時間かけて行く場所があるとすると、14、15時間運転した後に一旦止まって、その後でまた5、6時間は運転しなければならず、守ることは厳しいと思う。
- ・1ヶ月に293時間の拘束時間の規制があるため働きづらくなっている。車の性能も向上しているため、拘束時間を緩和してくれればもう少し働きやすくなる。
- ・働く時間が短くなると手当が下がるので困る。マイホームを持ちたいと思っており稼ぎたいのももう少し長い時間働きたい。
- ・拘束時間を短縮しないでほしい。運転手は、基本給プラス時間外手当、歩合で生活しているの、働けるうちは働きたい。

<休息期間に関する意見>

○長くする

- ・休息期間が増えると、安全運転につながると思う。
- ・休息期間が増えたりした場合、自分の体が楽になると思います。
- ・休息期間が増えることで、事故防止につながる。
- ・休息時間が増えることにより十分に体を休めることができる。

○短くする

- ・8時間の休息期間はどうにかならないかなと思う。目的地に到着した後でまとめて寝る方が疲れは取れる。

<連続運転時間に関する意見>

○長くする

- ・8時間～10時間は連続で走ってもいいと思っている。

- ・自身は長距離ではなく、近場を行ったり来たりの仕事が多く、真面目に守っていると休憩場所があまりない関係で仕事がうまくいかない場面が多々ある。
- ・連続運転時間の上限4時間がネックである。運転をそのまま続けたい人はそのまま運転してしまえばいいと思うこともあり、4時間を守るのが難しく感じることもある。
- ・ドライバーは極力現場の近くで待ちたいと思っているので、4時間で休憩というのは働きづらい。
- ・連続運転時間4時間毎に休憩するとかえって疲れるため、限度を6時間に延長してほしい。
- ・連続運転時間を5～6時間に延ばすというよりは、時間の制限自体をとってしまった方が良いと思う。

<連続運転時間中の休憩時間等に関する意見>

○短く（少なく）する

- ・10分を3回に分けての休憩も現実的ではないと思う。停車するところがなく、駐禁をとられる覚悟で停めるという場合もある。神奈川、東京等では停める場所がまったくない。

## バス

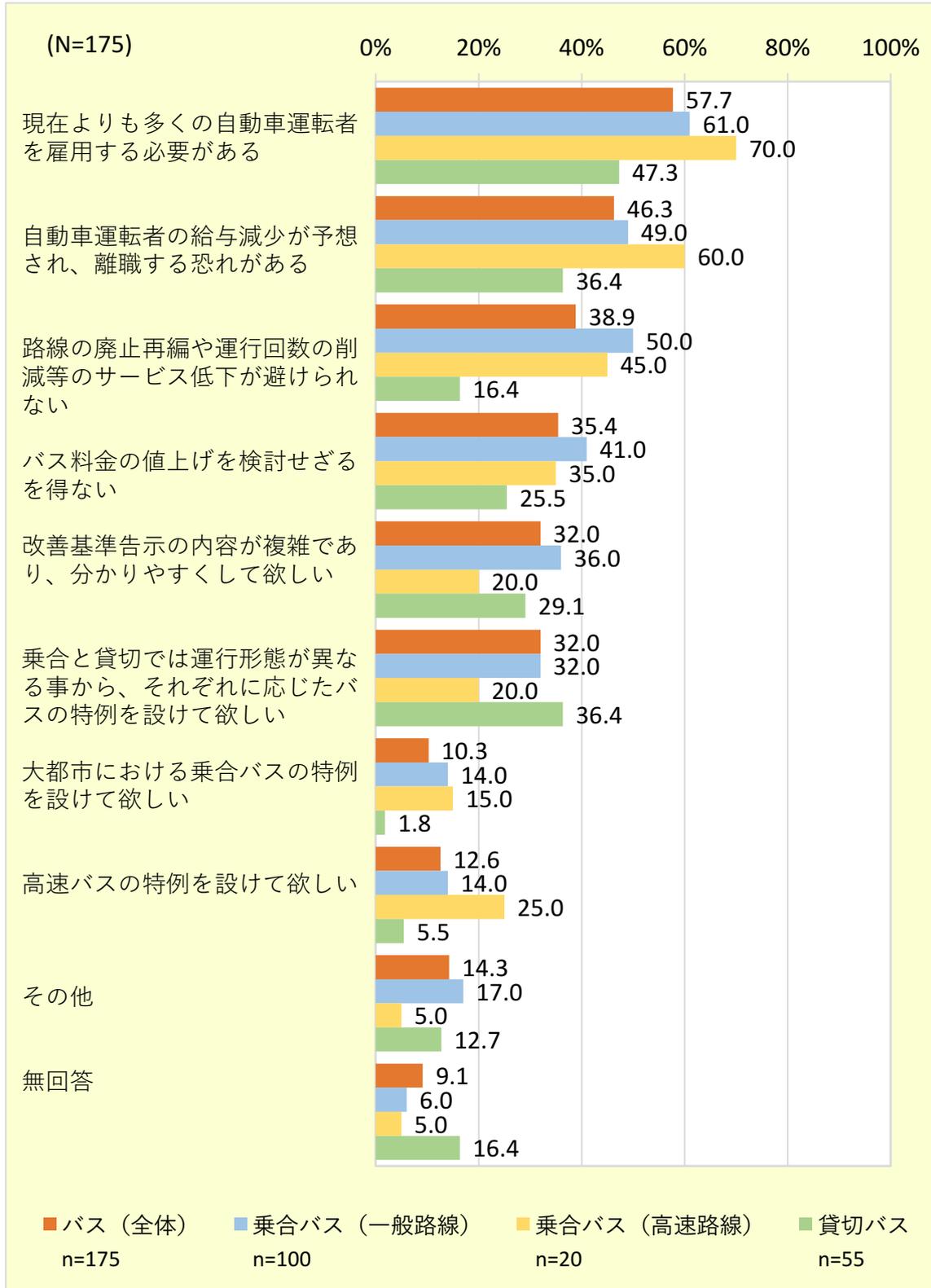
ア) 事業者

(改善基準告示に関する意見)

現在の改善基準告示の内容や改善基準告示の改定等についての意見を自由回答にて尋ねたところ、バス（全体）においては、「現在よりも多くの自動車運転者を雇用する必要がある」が最も多く57.7%、次いで「自動車運転者の給与減少が予想され、離職する恐れがある」が46.3%、「路線の廃止再編や運行回数の削減等のサービス低下が避けられない」が38.9%であった。

なお、バスの種類別で確認すると、それぞれ最も多い回答は、乗合バス（一般路線）においては、「現在よりも多くの自動車運転者を雇用する必要がある」が61.0%、乗合バス（高速路線）においては、「現在よりも多くの自動車運転者を雇用する必要がある」が70.0%、貸切バスにおいては、「現在よりも多くの自動車運転者を雇用する必要がある」が47.3%であった（複数回答（当てはまるものすべて））。

図表 408 現在の改善基準告示の内容や改善基準告示の改定等についての意見（複数回答）



## イ) 自動車運転者

(ヒアリングで得られた意見)

<拘束時間に関する意見>

○短くする

- ・(乗合バス(一般路線)) 拘束時間を短くしてほしい。1時間でも短くなればだいぶ疲労などが変わってくると思う。
- ・(乗合バス(一般路線)) そもそも15時間は長すぎる。また、65時間でも長いのに、さらに延長を許可している法律にとっても不信感がある。
- ・(乗合バス(一般路線)) 拘束時間等が少なくなれば、体に余裕ができ安全運転ができると思う。今の時間では、居眠り運転しかねない。
- ・(乗合バス(一般路線)、貸切バス) 拘束時間が長くなればなるほど翌日までの時間が短くなっておのずと睡眠時間が削られることは問題である。
- ・(乗合バス(高速路線)) 15時間の拘束時間を短くしたいが、短くしたら人手不足で業務が回らなくなることがある。
- ・(乗合バス(高速路線)) 拘束時間以外でも、通勤、雪かき、入浴・食事等にとられる時間があり、もう少し短くなってもよい。
- ・(乗合バス(高速路線)) 朝5時～夕方5時のダイヤは拘束時間が長く、勤務の後半は疲れを感じる。
- ・(乗合バス(高速路線)) 拘束時間が長かったら、集中力が切れる。拘束時間が短縮されたら、プライベートの時間もできるし、体の疲れが取れる。
- ・(貸切バス) 拘束時間が短縮されれば、過労運転にならず安全面が担保される。
- ・(貸切バス) 拘束時間が長いと集中力がなくなり事故が起きる恐れがあるため、短縮されることによって集中力が持続できると思う。
- ・(貸切バス) 1日の拘束時間を短くして、1週間の回数を増やせばいいと思う。今まで運転の仕事をしてきたが一番危ないと思ったのは、拘束時間が14時間を超えて仕事をした時だった。(集中力が切れていると思う。)

<休息期間に関する意見>

○長くする

- ・(乗合バス(一般路線)) 休息期間は、往復の通勤時間を考慮しても家に8時間程度いることができるため、9時間程度あると良い。
- ・(乗合バス(一般路線)) 休息期間8時間は2日続くと体がきつくなるため、長くなるとありがたい。
- ・(貸切バス) 1日の休息期間は継続8時間以上のルールについて、もう少し時間が長めであれば、体の疲れも取ることができ、睡眠もできるのでありがたいと思う。

と

<連続運転時間に関する意見>

○短くする

・(乗合バス(一般路線))連続運転時間について、自分の働き方と直接関係はしないが、4時間は集中力が持たないため、長すぎると感じる。

・(乗合バス(一般路線))連続運転の時間の上限をもう少し短くし連続運転時間中の休憩を長くするべきだと思う。

○長くする

・(貸切バス)連続運転時間のルールについては働きづらさを感じる。目的地に着けば休憩時間はあるため、貸切バスに連続運転時間のルールはそぐわないのではないかと感じる。当該ルールのためにお客様との関係が悪くなる方が疲れる。無理して休んでも心も体も休まらない。

・(貸切バス)連続運転時間4時間という点に関し、路線バスと違って観光バスは、高速道路の事故や駐車場の渋滞があり、停車したくても停車できない場合もある。

・(貸切バス)高速道路の通行止め等で迂回しなければならない場合は、連続運転時間の休憩がネックになるときがあるので、連続運転時間の4時間は長くなればよいと思う。

・(乗合バス(高速路線))途中で休憩を取るよりは目的地に行ってから休息を取りたい。

<休日労働の上限回数に関する意見>

○少なくする

・(乗合バス(一般路線))あまりに多い休日出勤の量がゆえに、休日及び睡眠時間を削っての労働を余儀なくされている。

○多くする

・(乗合バス(一般路線))休日労働も限度も増やしてもらいたい。(基本給が安い)

・(乗合バス(一般路線))給料の都合上、休日出勤がないと生活が大変なので、働きたい人は働けるような制度を作ってほしい。

・(乗合バス(高速路線))所定休日を増やしたうえで休日出勤もすると、休みが増える上に収入も維持できるのでよい。

## 第3章 資料編

(各調査票)