

自動車運転者の労働時間等に係る 実態調査について

改善基準告示の見直しについて

- ◆ 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るため、過労死防止の観点から、働き方改革関連法施行後5年の特例適用までの間、速やかに改善基準告示の見直しを検討するよう求められた^(※1)ところ。^(※1)平成30年5月25日付け衆議院厚生労働委員会附帯決議、同年6月28日付け参議院厚生労働委員会附帯決議
- ◆ 自動車運転者の多様な勤務実態や、業務の特性を踏まえた基準を定めるため、全国の運送事業者、自動車運転者を対象に実態調査を行い、同調査の結果を踏まえ、改善基準告示見直しの議論を行うもの。

- ・ 令和元年11月25日 労働条件分科会 : 「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
- ・ 令和元年12月19日 第1回専門委員会 : 議論の進め方、実態調査検討会の設置
- ・ 令和2年1月～令和2年3月 実態調査検討会の開催 (計9回)
- ・ 令和2年6月12日 第2回専門委員会 : 実態調査の方向性について
- ・ 令和2年8月27日 第3回専門委員会 : 実態調査の概要について、調査票(案)について
- ・ 令和2年10月5日 第4回専門委員会 : 実態調査の詳細について、調査票(案)について
- ・ 令和3年4月～令和4年 : 改善基準告示見直しに向けた議論
(令和4年12月までに、改善基準告示改正)
- ・ 令和6年4月 : 改善基準告示施行

実態調査検討会

- ・ハイヤー・タクシー
令和2年1月30日、2月14日、3月10日
- ・トラック
令和2年1月31日、2月17日、3月6日
- ・バス
令和2年1月31日、2月27日、3月25日

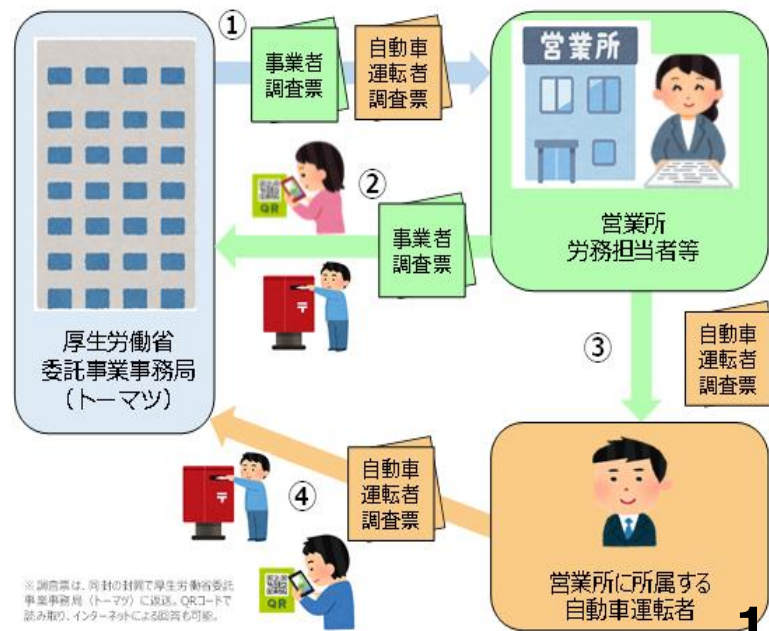
実態調査の実施

- ・令和2年10月～12月頃まで

- ・業態別の作業部会、専門委員会を複数回開催予定
- ・令和3年度は、随時、調査を実施予定

	営業所数	自動車運転者数	内訳
ハイヤー タクシー	188営業所	3,760人	47都道府県×4営業所×20名
トラック	705営業所	4,230人	47都道府県×15営業所×6名
バス	400営業所 ・乗合280営業所(うち、一般路線200、高速80)、貸切120営業所	1,600人 ・乗合1,120人(うち、一般路線800、高速320)、貸切480人	47都道府県×8.5営業所×4名

- ① 委託業者から、営業所の労務担当者等に調査票^(※2)、^(※3)を送付する。
(※2) 事業者調査票と自動車運転者調査票、(※3) バスについては、本社労務担当者に調査票を送付
 - ② 営業所の労務担当者等は事業者調査票に必要事項を記載^(※4)の上、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に事業者調査票を送付する。(※4) 同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能
 - ③ 営業所の労務担当者等から、選定条件に合致した自動車運転者に対し自動車運転者調査票(返信用封筒含む)を手交し、記載を依頼する。
 - ④ 営業所の労務担当者等から、自動車運転者調査票(返信用封筒含む)を交付された後、自動車運転者調査票に必要事項を記載^(※5)し、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に自動車運転者調査票を送付する。(※6)
- (※5) 同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能。(※6) ヒアリング調査については、委託業者が、自動車運転者の通信調査の結果を確認後、業態毎に数十人対象を選定し、実施



ハイヤー・タクシー

事業者調査

I 営業所の概要

営業所の所在地、主たる事業内容、従業員数及び自動車運転者数、給与体系別の自動車運転者数、保有する車両の台数（ハイヤー・タクシー）、タコグラフの搭載状況、「働きやすい職場認証制度」の申請の有無、運行管理に従事する者の数、労働組合の有無、36協定の締結状況、協定に基づく1箇月の拘束時間の延長状況

II 自動車運転者の拘束時間等

1日の拘束時間、1箇月の拘束時間、1年間の拘束時間、1日の時間外労働時間、1日の休憩時間、1日の拘束時間が16時間を超えた回数、法定休日労働の回数、2暦日の拘束時間、2暦日の拘束時間が24時間を超えた回数

III 改善基準告示の内容

現行の改善基準告示の基準について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）

IV その他

改善基準告示を遵守する上での課題、現在の同告示の内容及び改定についての意見等

自動車運転者調査

I 自動車運転者自身のこと

性別、年齢、雇用形態、勤務先での勤続年数、自動車運転者としての経験年数、車庫待ち等の運転者か否か、勤務時間帯、労働組合への加入の有無、給与体系、年収

II 疲労度に影響のある事項

運転業務の疲労度に影響のある事項、車両性能の向上が疲労度に及ぼす影響

III 休息期間の過ごし方

最も忙しかった日の休息期間とその内訳

IV 改善基準告示に対する認識

改善基準告示の各基準の認識

V 自身の拘束時間等の状況及び改善基準告示の内容

繁忙期における1日の最長の拘束時間、1箇月の拘束時間、拘束時間に含まれていない時間の内訳、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）、収入と長時間労働の関係性

VI その他の事項

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、同告示の規制を強めたほうが良いと考える項目、拘束時間短縮や休息期間が長くなることの利点、現在の同告示の内容及び改定についての意見

トラック

事業者調査

I 営業所の概要

営業所の所在地、主たる事業内容、最も取引額が多い発荷主の業種、従業員数及び自動車運転者数、保有する車両の内訳と台数、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、「働きやすい職場認証制度」の申請の有無、運行管理者一人当たり管理を担当する自動車運転者数、Gマーク認定の有無、労働組合の有無、36協定の締結状況、協定に基づく1箇月の拘束時間の延長状況

II 自動車運転者の拘束時間等

1日の拘束時間、1箇月の拘束時間、1年間の拘束時間、最長の連続運転時間、1運行の運転時間、1日の時間外労働時間、1日の休憩時間、1日の拘束時間が15時間を超えた回数、法定休日労働の回数

III 改善基準告示の特例等の利用状況

特例の利用状況（休息期間分割・2人乗務・隔日勤務・フェリー乗船の状況）、緊急輸送等の適用除外業務の状況

IV 改善基準告示の内容

現行の改善基準告示の基準について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）

V その他

改善基準告示を遵守する上での課題、荷主から理解を得るために行っている取組や工夫、現在の同告示の内容及び改定についての意見等

自動車運転者調査

I 自動車運転者自身のこと

性別、年齢、雇用形態、勤務先での勤続年数、自動車運転者としての経験年数、乗車している車種（大型、中型等）、勤務体系（長距離、ルート配送等）、勤務シフト、勤務時間帯、労働組合への加入の有無、年収

II 疲労度に影響のある事項

運転業務の疲労度に影響のある事項、車両性能の向上が疲労度に及ぼす影響

III 休息期間の過ごし方

最も忙しかった日の休息期間とその内訳

IV 改善基準告示に対する認識

改善基準告示の各基準の認識

V 自身の拘束時間等の状況及び改善基準告示の内容

繁忙期における1日の最長の拘束時間、1箇月の拘束時間、最長の連続運転時間、現在の改善基準告示について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）、同告示の規制が働き方に及ぼす影響、収入と長時間労働の関係性

VI その他の事項

自動車運転者を続けるために必要な要因、事業主による改善基準告示の遵守を意識した運行計画の作成の有無、荷主の協力、同告示の規制を強めたほうが良いと考える項目、拘束時間短縮や休息期間が長くなることによる利点、現在の同告示の内容及び改定についての意見

バス

事業者調査

I 営業所の概要

営業所の所在地、従業員数及び自動車運転者数、保有する車両の内訳と台数、タコグラフの搭載状況、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」の申請の有無、労働組合の有無、36協定の締結状況、協定に基づく4週間の拘束時間の延長状況、自動車運転者の人手不足感

II 自動車運転者の拘束時間等

1日の拘束時間、4週平均の1週当たりの拘束時間、1年間の拘束時間、最長の連続運転時間、1運行の運転時間、1日の時間外労働時間、1日の休憩時間、1日の拘束時間が15時間を超えた回数、法定休日労働の回数、中間解放を拘束時間を含めているか、中間解放時間の課題

III 改善基準告示の特例等の利用状況等

特例の利用状況（休息期間分割・2人乗務・隔日勤務・フェリー乗船の状況）、振替輸送等の有無と改善基準告示違反の状況、道路渋滞等による遅延と同告示違反の状況

IV 改善基準告示の内容

現行の改善基準告示の基準について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）

V その他

改善基準告示を遵守する上での課題、運行管理を4週間毎に行うことに対する支障、同告示の規制を強めたほうが良いと考える項目、現在の同告示の内容及び改定についての意見等

自動車運転者調査

I 自動車運転者自身のこと

性別、年齢、雇用形態、勤務先での勤続年数、自動車運転者としての経験年数、労働組合への加入の有無、年収

II 疲労度に影響のある事項

運転業務の疲労度に影響のある事項、車両性能の向上が疲労度に及ぼす影響

III 休息時間の過ごし方

最も忙しかった日の休息期間とその内訳

IV 改善基準告示に対する認識

改善基準告示の各基準の認識

V 自身の拘束時間等の状況及び改善基準告示の内容

繁忙期における1日の最長の拘束時間、1箇月の拘束時間、最長の連続運転時間、現在の改善基準告示について適切でないと感じる項目（及び適切と思う時間と理由）、同告示の規制が働き方に及ぼす影響、収入と長時間労働の関係性

VI その他の事項

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の有無、旅行代理店等エージェントの協力の有無、改善基準告示の規制を強めたほうが良いと考える項目、拘束時間短縮や休息期間が長くなることによる利点、現在の改善基準告示の内容及び改定についての意見

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委員名簿

令和2年8月27日

(公益代表)

- おだぎり ゆうこ 東京医科大学公衆衛生学分野講師
小田切 優子
- かわた たくゆき 筑波大学ビジネスサイエンス系教授
川田 琢之
- しゅうとう わかな 立教大学経済学部教授
首藤 若菜
- てらだ かずしげ 東京海洋大学大学院海洋工学系流通情報工学部門教授
寺田 一薫
- ◎ ふじむら ひろゆき 法政大学大学院イノベーションマネジメント研究科教授
藤村 博之
- もろずみ みちよ 慶應義塾大学大学院法務研究科教授
岡角 道代

(労働者代表)

- いけのや じゆん 日本私鉄労働組合総連合会中央副執行委員長
池之谷 潤
- かまた よしのぶ 全国交通運輸労働組合総連合軌道・バス部会事務局長
鎌田 佳伸
- ぬき まさかず 全国交通運輸労働組合総連合トラック部会事務局長
貫 正和
- ひさまつ ゆうじ 日本私鉄労働組合総連合会社会保障対策局長
久松 勇治
- まつなが つくお 全国自動車交通労働組合連合会書記長
松永 次央
- よなが しょうじん 全日本運輸産業労働組合連合会中央副執行委員長
世永 正伸

(使用者代表)

- かない まさき 東武バスウエスト株式会社取締役社長
金井 心季
- さいとう たかし 京成バス株式会社代表取締役社長
齋藤 隆
- しみず はじめ 西新井相互自動車株式会社代表取締役社長
清水 始
- たけい としはる 昭栄自動車株式会社代表取締役
武居 利春
- はましん かずとし 日本通運株式会社執行役員
浜島 和利
- まわたり まさとし 公益社団法人全日本トラック協会副会長
馬渡 雅敏

(委員長=◎ 委員長代理=○)

(五十音順、敬称略)