

## 実態調査の実施方法と調査項目について（案）

### 1 実態調査の実施方法について

#### （1）実施時期

令和2年10月～12月

#### （2）調査対象期間

新型コロナウイルス感染症の与える影響を考慮して、調査対象期間を下記のいずれかとし、令和2年8月中旬に予定している第3回「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。）で決定する。

##### 【ハイヤー・タクシー】

- ① 令和元年10月（通常期）及び12月（繁忙期）の1ヶ月間
- ② 令和2年10月（通常期）及び12月（繁忙期）の1ヶ月間

##### 【トラック】

- ① 令和元年の11月（通常期）及び12月（繁忙期）の1ヶ月間
- ② 令和2年の11月（通常期）及び12月（繁忙期）の1ヶ月間

##### 【バス】

（乗合）

- ① 令和元年10月の4週間
- ② 令和2年10月の4週間

（貸切）

- ① 令和元年10月～12月の3ヶ月間のうち4週間について、事業場が繁忙期を勘案の上、決定
- ② 令和2年10月～12月の3ヶ月間のうち4週間について、事業場が繁忙期を勘案の上、決定

#### （3）調査対象事業場数及び自動車運転者数

ア 各業態とも自動車運転者（以下、「運転者」という。）の1%程度を調査することとし、その範囲で、各業態の特性を踏まえ、調査対象事業場数及び調査対象運転者数（※）について、令和2年8月中旬に予定している第3回専門委員会において決定する。

※ 事業場ごとの調査対象運転者数については、例えば、運転者が20人以下の事業場については、所属する全ての運転者とし、運転者が20人を超える事業場においては、1ヶ月の拘束時間が長い者を上から10名、平均的な者を10名とする等、業態ごとに、詳細を決定する。

イ 調査対象事業場数については、大規模事業場・中小規模事業場別、組合の有無別、大都市・地方、その他（一般・特積別、貸切・乗合別など）を考慮した上で選定する。

## 【参考】

(調査対象運転者数) 12,900 人 (※調査対象を運転者全体の1%とした場合)

ハイヤー・タクシー	3,300 人 (運転者全体 33 万人×1%)
トラック	8,300 人 (運転者全体 83 万人×1%)
バス	1,300 人 (運転者全体 13 万人×1%)

※ 運転者数は、国土交通省「数字で見る自動車 2017」及び総務省「平成 29 年労働力調査」より引用。

### (4) 調査方法について

- ア 委託業者を通じて通信調査により行う。
- イ 調査方法については、①事業場用及び運転者用の調査票について委託業者が各事業場に送付し、②事業場用の調査票については事業者が回答し委託業者に送付し、③運転者用の調査票については、事業場から所属する運転者に配布し運転者が回答の上、直接、委託業者に送付するものとする。
- ウ 委託業者から厚生労働省に対しては、事業者及び運転者が提出した個票は提出しないものとする。
- エ 実態調査の実施にあたっては、関係団体より業界全体に協力依頼を行うものとする。

### (5) その他の調査について

- ア 通信調査の回答を踏まえ、その詳細を確認するため、委託業者が業態ごとに 30 事業場を選定して、少なくとも 30 名の運転者にヒアリング調査を行う。
- イ 詳細な疲労度調査が必要とされる場合については、業態ごとに運転者 5 名程度を対象に別途行うことがある。

## 2 実態調査の調査項目について

### (1) 拘束時間について

#### ① 改善基準告示の概要について

	1日	1ヶ月	特例等
タクシー 日勤	13H以内 (最大16H)	299H以内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車庫待ち等は、1日最大24Hまで、労使協定により1ヶ月最大322Hまで</li> <li>・1日16H超えの拘束は月7回まで、18H超えは夜間4H以上の仮眠</li> </ul>
タクシー 隔勤	21H以内 (2暦日)	262H以内 (労使協定により 6ヶ月を限度に 270H)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車庫待ち等は、労使協定により2暦日で最大24Hまで(ただし、月7回以内、夜間4日以上の仮眠必要)</li> <li>・車庫待ち等は、労使協定により20H延長可(※) (※262H+20H→282H、270H+20H→290H)</li> </ul>
トラック	13H以内 (最大16H以内、 15H超え拘束は週 2回まで)	293H以内 (労使協定により 年3,516Hを限 度に6ヶ月までは、 320H)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者が同時に2人以上乗務する場合、1日の最大拘束時間を20Hまで延長可</li> <li>・隔日勤務は、2暦日の拘束時間が21Hを超えないこと、勤務終了後に継続20H以上の休息期間を設ける場合には導入可能</li> <li>・適用除外業務(緊急輸送)に従事する期間の1ヶ月の拘束時間は、別途通達による</li> </ul>
バス	13H以内 (最大16H以内、 15H超え拘束は週 2回まで)	4週を平均し、 1週65H以 内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貸切バス・高速バスについては、労使協定により52週間のうち16週間までは、最大週71.5Hまで延長可</li> <li>・2人乗務、隔日勤務についてはトラックと同じ</li> <li>・フェリー乗船については、2Hを拘束時間、その他を休息時間として取り扱う</li> </ul>

【参考】※ILO条約については、日本は批准していない。

#### ○ ILO 第153号条約

事実上1日当たり14時間未満。いかなる場合も16時間を上回ってはならない(16時間は週2回まで)。

※ ILO 第153号条約に拘束時間の規定はないが、休息期間については1日当たり連続10時間以上であり、いかなる場合も8時間を下回ってはならず、1週間に2回以上8時間に減少してはならないとされている。

#### ○ ILO 第161号勧告

事実上1日当たり13時間未満。いかなる場合も16時間を上回ってはならない。

※ ILO 第161号勧告に拘束時間の規定はないが、休息期間については1日当たり連続11時間以上であり、いかなる場合も8時間を下回ってはならないとされている。

## ② 労使のご意見について

	労働者側	使用者側
ハイヤー ・タクシー	・拘束時間は、勤務間インターバル制度（11時間）を踏まえた見直しが必要ではないか	・1ヶ月の拘束時間を見直すのであれば、1日の拘束時間は弾力性を持たせてほしい ・時間外労働の上限規制（年960時間）との整合性を取る必要がある
トラック	・1年および1ヶ月の拘束時間は、過労死基準を考慮の上、見直しが必要 ・時間外労働の上限規制（年960時間）との整合性をとると、年の拘束時間は3,300時間となる	・1年の拘束時間を見直す一方で、1日および1ヶ月の拘束時間は柔軟にしてほしい
バス	・1日の拘束時間が15時間を超えるのは週2回までが限度であるが、週2回が妥当か検討する必要がある	・折待時間（※1）や勤務開放時間（※2）を、拘束時間に含めるべきか定義を明確にすべき  （※1）折り返し運転で発車するまでの待機時間 （※2）下記「中間解放について」参照

## ③ 実態調査の方向性について

### 【ハイヤー・タクシー】

- ・日勤、隔勤の1日及び1ヶ月の拘束時間数【使】
- ・拘束時間の内訳（洗車時間、納金時間、始業点検時間など）【労・使】
- ・時間外、休日労働時間数【使】

### 【トラック】

- ・1日、1ヶ月及び1年の拘束時間数【使】
- ・拘束時間の内訳（荷役時間、荷待ち時間、洗車時間など）【労・使】
- ・時間外、休日労働時間数【使】

### 【バス】

- ・1日及び4週の拘束時間数【使】
- ・拘束時間の内訳（荷役時間、中間解放時間（※）、洗車時間など）【労・使】
- ・時間外、休日労働時間数【使】

### ※ 中間解放について

中間解放とは、バス業界を中心に実施されているもので、朝夕の需要に合わせて運転業務を行い、昼間時間帯は休むという業務方法。朝夕それぞれで始業・終業の点呼を行い、昼間時間帯は業務から開放し、運転手によっては帰宅する等自由に利用している場合がある。

## (2) 休息期間について

### ① 改善基準告示の概要について

	休息期間	休日	特例等
タクシー日勤	継続した8H以上	休息期間+24H以上 (継続した8H+24H=32H)	
タクシー隔勤	継続した20H以上	休息期間+24H以上 (継続した20H+24H=44H)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車庫待ち等は、労使協定により2暦日で最大24Hまで(ただし、月7回以内、夜間4日以上の仮眠必要)</li> <li>・車庫待ち等は、労使協定により20時間延長可(※) (※262H+20H→282H、270H+20H→290H)</li> </ul>
トラック	継続した8H以上	休息期間+24H以上 (継続した8H+24H=32H)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定期間における全勤務回数の2分の1を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び経過直後に分割できる(ただし、1日継続4H以上で、合計10H以上に限る)</li> <li>・運転者が同時に2人以上乗務する場合、休息期間を4Hに短縮することができる</li> <li>・隔日勤務の場合、勤務終了後に継続20H以上の休息期間を設けること</li> <li>・フェリー乗船時間は、原則、休息期間として取り扱う</li> </ul>
バス	継続した8H以上	休息期間+24H以上 (継続した8H+24H=32H)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・分割休息、2人乗務の特例、隔日勤務の特例については、トラックと同様</li> <li>・フェリー乗船のうち、2時間を拘束時間、その他を休息期間として取り扱う</li> </ul>

#### 【参考】

##### ○ ILO 第 153 号条約

休息期間については1日当たり連続10時間以上であり、いかなる場合も8時間を下回ってはならず、1週間に2回以上8時間に減少してはならないとされている。

##### ○ ILO 第 161 号勧告

休息期間については1日当たり連続11時間以上であり、いかなる場合も8時間を下回ってはならないとされている。

## ② 労使のご意見について

	労働者側	使用者側
ハイヤー ・タクシー	・ 休息期間は、勤務間インターバル制度（11 時間）を踏まえた見直しが必要ではないか	・ 休息期間は、現行 8 時間以上のままでよいのではないか
トラック	・ 休息期間についても、見直すことが必要	・ 休息期間は、現行が妥当ではないか
バス	・ 睡眠時間の確保の観点から、現行 8 時間以上の休息期間が妥当か検討が必要	・ 休息期間が 8 時間を超えるとダイヤが組みづらくなり、サービス低下につながるおそれがある ・ 勤務解放時間については、拘束時間に含めるのか、休息期間に含めるのか検討が必要

## ③ 実態調査の方向性について

### 【ハイヤー・タクシー】

- ・ 休息期間の時間数【使】
- ・ 休日時間数【使】
- ・ 休息期間の内訳（睡眠時間、通勤時間など）【労】

### 【トラック】

- ・ 休息期間の時間数【使】
- ・ 休日時間数【使】
- ・ 休息期間の内訳（睡眠時間、通勤時間など）【労】

### 【バス】

- ・ 休息期間の時間数【使】
- ・ 休日時間数【使】
- ・ 休息期間の内訳（睡眠時間、勤務開放時間、通勤時間など）【労】

### (3) 運転時間について

#### ① 改善基準告示の概要について

	1日		特例等
トラック	・2日を平均し、1日9H以内 ・連続運転は、4H以内 (ただし、途中又は直後に1回10以上、かつ合計30分以上の休憩が必要)	・2週を平均し、1週44H以内	・適用除外業務(緊急輸送)に従事する期間の1ヶ月の運転時間は、別途通達による
バス	・2日を平均し、1日9H以内 ・連続運転は、1日4H以内 (ただし、途中又は直後に1回10以上、かつ合計30分以上の休憩が必要)	・4週を平均し、1週40H以内	・貸切バス・拘束バスについては、労使協定により52週間のうち16週間までは、52週間の運転時間が2,080H(=40時間×52週)を超えない範囲内において、4週を平均し、1週間あたり44Hまで可能。 ・2人乗務、隔日勤務についてはトラックと同じ ・フェリー乗船については、2Hを拘束時間、その他を休憩時間として取り扱う

#### 【参考】

##### ○ ILO 第 153 号条約

最大総運転時間：1日9時間以内、1週48時間以内(日又は週にわたる平均として計算可能)  
連続運転時間：4時間以内

##### ○ ILO 第 161 号勧告

最大総運転時間：1日9時間以内、1週48時間以内(最大4週にわたる平均として計算可能)  
連続運転時間：4時間以内

#### X 例外及び超過時間

26(1) 各国における権限のある機関は、不可欠な作業の遂行に必要である場合に限り、本勧告の諸項に規定された労働時間の延長、運転時間の延長及び休息期間の短縮を一時的な例外措置として次の場合において許可することができる。

(a) 事故、故障、予見されない遅延、運行の乱れ又は交通遮断の場合

(b) 不可抗力の場合

(c) 公益事業の運営を確保するため緊急かつ例外的な必要のある場合

(2) 各国における権限のある機関は、道路の安全が損なわれないことを条件に、各場合に応じ適切な停車所又は目的地のいずれかに乗務員を到着させるに必要な場合、本勧告の上記諸条項に規定する労働時間の延長、運転時間の延長及び休息時間の長さの減少を許可することができる。

## ② 労使のご意見について

	労働者側	使用者側
トラック	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両性能向上に伴い、運転者の疲労蓄積度が下がっているのであれば、連続運転時間を延ばしても良いのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両性能向上に伴い、運転者の疲労蓄積度が下がっているのであれば、連続運転時間を延ばしても良いのではないか</li> <li>・PA や SA の駐車スペース不足でやむを得ず連続運転時間を超えてしまうことがあり、そこに猶予を持たせることはできないか</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転時間や連続運転時間については、疲労蓄積度によって判断するのが妥当</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・休息期間が8時間を超えるとタイヤが組みづらくなり、サービス低下につながるおそれがある</li> <li>・運転時間や連続運転時間については、疲労蓄積度によって判断するのが妥当</li> </ul>

## ③ 実態調査の方向性について

### 【トラック】

- ・1日の運転時間数【使】
- ・連続運転時間数【使】
- ・運転時間の内訳（自然渋滞、駐車スペース不足による連続運転など）【労・使】

### 【バス】

- ・1日の運転時間数【使】
- ・連続運転時間数【使】
- ・運転時間の内訳（自然渋滞、駐車スペース不足による連続運転など）【労・使】

## (4) その他

トラック運転手の長時間労働削減は、荷主の理解や協力が不可欠であるものの、荷主に関する対策については、荷主団体も参加する「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」等で議論され、取組が進められているところである。

このため、荷主に関する対策については、同協議会等の既存の枠組みで進めることとし、本専門委員会においては、改善基準告示の見直しに特化した調査・議論を行うこととしたい。

なお、同協議会等における荷主に関する対策についての議論は、適宜、厚生労働省又は国土交通省から本専門委員会等へ報告・共有することとしたい。

### 【荷主に関する対策】

#### 1 トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会

トラック運送業においては、労働時間が長く、また、荷主都合による荷待ち時間などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力で長時間労働を改善することが困難な状況にあることから、学識経験者、荷主、事業者、行政機関により構成される協議会を中央及び各都道府県に設置。長時間労働の実態調査、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」の策定、「ホワイト物流」推進運動の普及・促進等を行っている。

#### 2 「ホワイト物流」推進運動

深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とし、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、②女性や60代以上の運転者等も働きやすい、「よりホワイト」な労働環境の実現に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携して強力に推進。

※荷主の取組例：荷待ち時間の削減（予約受付システムの導入等）、荷役作業の負担軽減（パレット等の活用）等

#### 3 荷主対策の深度化（貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律）

##### ① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける。

##### ② 荷主勧告制度（既存）の強化

i 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加

ii 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

##### ③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

#### 4 自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトの運用、荷主に向けた自動車運転者の労働時間短縮のための周知用動画の掲載等、順次拡充。