

第3章 運送業における労働時間と働き方に関する調査

1. 調査概要

1) 調査の目的・概要

過労死等を防止するためには、労働者に過重負荷が発生する背景要因を理解するとともに、労働者の労働時間や職場環境を左右する立場にある企業が、過重労働対策やメンタルヘルス対策、休暇取得促進などの積極的な取組を行うことが重要である。

また、過重負荷の背景要因には、業界の商慣行や経済環境のように、企業や労働者が直接コントロールできない要因が存在することも考慮する必要がある。

本調査研究事業では、労災支給決定件数などが多い、「自動車運転従事者」を対象として、その過重労働や背景等の実態把握を目的として、企業向けのアンケート調査（以下「企業調査」という。）と労働者向けのアンケート調査（以下「労働者調査」という。）をそれぞれ実施した。

なお、アンケート調査の実施に先立ち、業界団体・労働者を対象としたヒアリング調査を実施し、調査票設計の参考とした。

2) ヒアリング調査

(1) 目的

「自動車運転従事者」を対象としたアンケート調査の実施に先立ち、調査設計の参考とするため、業界団体・労働組合・労働者を対象としたヒアリング調査を実施した。

(2) 調査対象

3つの業界団体、3つの労働組合及び4名の運転従事者にご協力をいただき、ヒアリングを行った。

図表 11 ヒアリング調査対象

調査対象		ヒアリング日時
業界団体 (企業側)	(公社) 全日本トラック協会	8月25日(木) 10時～12時
	(公社) 全日本トラック協会	9月7日(水) 10時～12時
	(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会	8月17日(水) 10時～12時
	(公社) 日本バス協会	9月23日(金) 15時～17時
労働者側	全日本運輸産業労働組合連合会	8月25日(木) 15時～17時
	日本私鉄労働組合総連合会	8月19日(金) 15時～17時
	全国交通運輸労働組合総連合	8月30日(火) 13時30分～15時30分
	労働者個人4名 (バス2名、トラック、タクシー各1名)	8月24日(水)～9月5日(月) ※2時間

(3) 調査内容

業界団体・労働組合・労働者に対し、それぞれ以下の内容について伺った。

<業界団体・労働組合へのヒアリング>

- 業界における主な職種、業務内容、働き方の特徴
- 各職種において負荷となる労働実態の有無
- 長時間労働や疲労・ストレスの蓄積につながる要因
- 上記要因のうち、特に関係が深いと考えられる商慣行の有無
- 上記商慣行の改善可能性や改善案、改善への取組状況

<労働者個人へのヒアリング>

- 主な業務内容、勤続年数、勤務先所在地
- 労働時間、作業環境、組織マネジメントの状況
- ご自身や周囲の労働者において、長時間労働や疲労・ストレスの蓄積につながると考えられる要因
- 仕事以外の要因で、疲労・ストレスの蓄積につながると考えられる要因（例：育児や介護、その他の家庭における悩み、経済的な悩み等）
- 労働者の目線から見て、過労死等を防ぐために、企業・業界・行政・労働者それぞれが取り組めること

3) アンケート調査

(1) 目的

「自動車運転従事者」並びに自動車運転従事者を雇用する運送業の企業を対象として、過重労働やその背景等の実態を企業、労働者の両面から明らかにすることを目的としてアンケート調査を実施した。

(2) 調査対象

「平成 26 年 経済センサス（総務省・経済産業省）」に基づき、業種別・正規雇用者数別の企業数の構成割合に応じて、東京商工リサーチが所有しているデータベースから無作為に抽出した、全国の運送業 4,000 社、及び当該企業における運転従事者 40,234 人を対象に調査を実施した。

①企業調査

全国の運送業 4,000 社を対象に実施した。調査対象は以下の業種でかつ法人格を持つ企業等とし、自営業者は調査対象外とした。

図表 12 企業調査の対象業種

大綱記載 の業種	対応する日本標準産業分類上の業種（先頭は分類コード）		
	大分類	中分類	小分類
自動車運転 従事者	H 運輸業、郵便業	43 道路旅客 運送業	431 一般乗合旅客自動車運送業（乗合バス） 432 一般乗用旅客自動車運送業（タクシー） 433 一般貸切旅客自動車運送業（貸切バス）
		44 道路貨物 運送業	441 一般貨物自動車運送業（トラック） 442 特定貨物自動車運送業（トラック）

②労働者調査

調査対象企業における自動車運転従事者（非正規雇用者を含む）、最大 40,234 人を対象に実施した。各企業へは、企業の従業員規模に応じて以下のように調査票を配布した。

図表 13 労働者調査票の配布部数

		従業員規模				合計
		1～19 人	20～49 人	50～299 人	300 人以上	
企業調査	調査対象企業数	2,417 社	916 社	597 社	70 社	4,000 社
	トラック	2,020 社	746 社	411 社	45 社	3,222 社
	バス	138 社	35 社	33 社	12 社	218 社
	タクシー	259 社	135 社	153 社	13 社	560 社
労働者調査	1 社当たり 配布枚数	6 部	12 部	20 部	40 部	-
	配布部数（合計）	14,502 部	10,992 部	11,940 部	2,800 部	40,234 部

※「バス」は、日本標準産業分類の「一般乗合旅客自動車運送業」、「一般貸切旅客自動車運送業」を指す。「トラック」は、日本標準産業分類の「一般貨物自動車運送業」、「特別積み合わせ貨物運送業」、「特定貨物自動車運送業」を指す。

(3) 調査方法

アンケート調査は自記式とし、郵送発送・郵送回収とした。(調査期間：平成 29 年 1 月 6 日～平成 29 年 2 月 15 日)

企業調査票は調査対象企業へ配布し、調査回答後、調査事務局まで返送いただいた。

労働者調査票は調査対象企業経由で自動車運転従事者へ配布し、自動車運転従事者において調査票回答後、企業を経由せず直接調査事務局まで返送いただいた。

なお、設問に特に断りのない限り、平成 28 年 12 月 1 日現在の状況を回答いただいた。

(4) 調査内容

主な調査内容は以下のとおり。

図表 14 企業調査における主な調査項目

調査項目	概要
回答企業の概要	<ul style="list-style-type: none">○ 主たる事業の業種○ 従業員数、従業員の平均年齢、離職者数○ 売上・利益・賃金の動向 等
労働時間制度・実態	<ul style="list-style-type: none">○ 週所定労働時間、労働時間の把握方法、所定外労働を行う場合の手続き○ 時間外労働時間、所定外労働が発生する理由○ 休日労働、深夜業の状況○ 年次有給休暇取得状況 等
過重労働防止のための取組	<ul style="list-style-type: none">○ 過労死等防止対策推進法の認知度○ 過労死等の防止の取組への課題認識○ 過重労働防止に向けて実施している取組 等
休職・退職の状況	<ul style="list-style-type: none">○ 病気による休職者数、退職者数○ 上記の過去 3 年間の動向 等
商慣行、経営環境等	<ul style="list-style-type: none">○ 業務量に比した人員不足感、過去 3 年間の傾向○ 過去 3 年間における労働基準監督署又は地方運輸局からの監督、監査（調査）の有無○ <トラック運送のみ>取引の立場、運賃・料金の收受状況、荷主からの要請事項○ <バスのみ>運賃・料金の收受状況、運行時間の状況 等

図表 15 労働者調査における主な調査項目

調査項目	概要
回答者の基本属性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 性別・年齢、雇用形態、勤務年数、最終学歴 ○ 配偶者の有無、子どもの有無、介護の状況 ○ 従事している仕事 ○ 平成 27 年度の収入 ○ 適用されている賃金体系 等
回答者の働き方	<ul style="list-style-type: none"> ○ 適用されている勤務時間制度、交替制勤務・深夜勤務の有無 ○ 1 週間当たりの所定労働時間 ○ 1 か月の拘束時間・労働時間、深夜勤務・休日出勤の状況、所定外労働が発生する理由 ○ 労働時間の把握方法 ○ 年次有給休暇の取得状況 等
回答者の生活等の状況	<ul style="list-style-type: none"> ○ 健康診断の受診状況、疾患の有無 ○ 勤務日、休日 1 日の生活時間（通勤、家事労働、睡眠） ○ 睡眠時間、息抜き・趣味活動・家族の団らん等の充足状況 ○ 生活習慣に対する影響 ○ 業務や業務以外のストレスや悩みの有無 ○ 職場以外の相談相手の有無 等
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○ 関連法令等の認知度

(5) 回収結果

有効回収件数：企業調査 760 件（回収率：19.0%）

・トラック 547 件（回収率：17.0%）

・バス 45 件（回収率：20.6%）

・タクシー 124 件（回収率：22.1%）

労働者調査 4,678 件

2. ヒアリング調査結果

業界団体、労働者へのヒアリング結果に基づき、業種別に「働き方の特徴」、「身体的負荷・精神的負荷につながる要因」、「課題解決の方向性」について整理した。主な内容は以下のとおり。

(1) 働き方の特徴

①トラック業界

- 業務内容は大きく「長距離」と「短距離」とに分かれ「長距離」は夜勤が多い。
- 賃金体系は「基本給」と「歩合給」から成っており「歩合給」のウェイトが大きい。
- 届け先での「荷役」の影響で睡眠時間や休憩時間を削ることもある。
- 大手では労働時間の管理は制度・運用ともに取組が進んでいるが中小では課題が残っている。

②バス業界

- 基本給と各種手当からなる給与体系である。
- 夜間の高速バス運転手の負荷は大きい。
- 最終便の時間が遅くなり拘束時間は長くなる傾向にある。
- 年次有給休暇は取得しやすい。

③タクシー業界

- 都市部では隔日勤務により深夜業務・長時間業務が恒常的になっている。
- 休憩時間は厳密には管理できず、また歩合給確保のために自発的な労働時間延長もある。
- 1か月当たりの出勤日は12～13日であるが年次有給休暇は取得しにくい。

(2) 身体的負荷・精神的負荷につながる要因

①トラック業界

- 規制緩和による競争環境の激化により経営環境が悪化し人員の増員も不十分である。
- 長時間労働の要因は人手不足と荷主の理解不足である。
- 荷役作業は長時間労働の要因だけでなく精神的負担増の要因にもなっている。

②バス業界

- 経営難による賃金水準の低さが時間外労働の増加につながっている。
- シフト変更への対応者が特定のドライバーに集中しがちである。
- 貸切バスに関しては規制緩和による新規参入の増加が長時間労働の原因になっている。
- 運転間隔「8時間」では十分な休養は取れない。
- 適正な労働時間の管理がなされにくい。
- 企業による健康管理は不十分である。
- 時間外労働以外にパワーハラスメント等の存在もストレスの要因になっている。

③タクシー業界

- 一定程度の時間管理は可能である一方で歩合給確保のための長時間労働化も起こりやすい。
- 供給過剰等による乗客の確保・人手不足による長時間労働が生じている。
- ストレス要因の多くは安全運転と売上げの確保である。
- きちんとした生活習慣の確保が困難である。

(3) 課題解決の方向性

①トラック業界

- 荷主との関係には変化の兆しがある。
- 長時間労働を防ぐためには制度的な対応と制度の運用を可能とする人手不足の解消が必要である。
- 業界としては休憩場所の確保と健康管理の充実が取組課題の重点事項である。
- 労働者が気軽に相談できる窓口が必要である。

②バス業界

- 貸切バスにおいては旅行会社からの無理な発注の改善が必要である。
- 人手を確保してゆとりのある運行ダイヤ・シフトの実現が必要である。
- 組合が組織化されていない企業での遵法意識・健康管理意識の醸成が必要である。

③タクシー業界

- 固定給と歩合給のバランスの見直しが不可欠である。
- ドライバーの裁量による自己管理をどこまで認めるかが大きな課題である。
- 遵法意識の低い企業に対する監督が必要である。

上記結果を踏まえ、アンケート調査では、賃金体系や荷主との関係・取り決め、人手不足感・経営状況等についても調査することとした。

3. アンケート調査結果

各図表中に示している「n」は各設問の集計対象数（調査数）を示す。

単数回答の回答割合の合計は、四捨五入の関係で100%にならない場合がある。

複数回答の回答数の合計は調査数を超えることがあるとともに、回答割合の合計は100%を超えることがある。

また、集計表のうち再掲として掲載している回答割合は、四捨五入の関係で、集計表上の各内訳の割合の合計と一致しない場合がある。

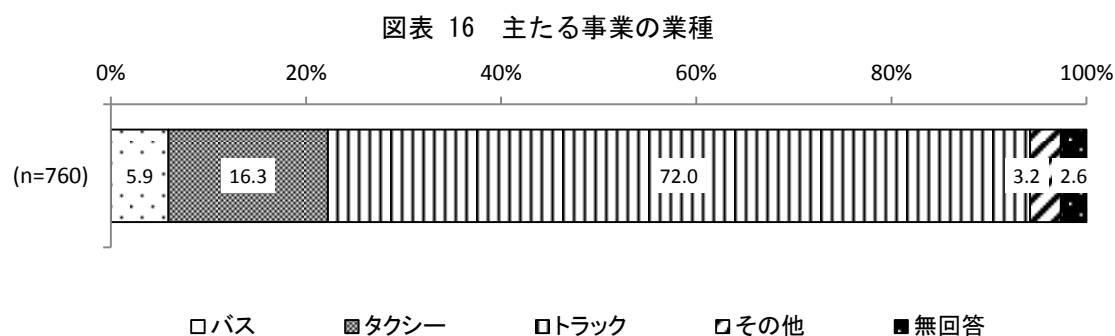
設問によっては調査数が10未満と少ない場合や、無回答が50%を超えるなどの場合があるので結果の解釈には留意が必要である。

1) 企業調査

(1) 法人の概要

① 従業員について

主たる事業の業種は、「トラック」が72.0%で最も多く、次いで「タクシー」が16.3%、「バス」が5.9%であった。



※ 「バス」は、日本標準産業分類の「一般乗合旅客自動車運送業」、「一般貸切旅客自動車運送業」を集計したもの。

「トラック」は、日本標準産業分類の「一般貨物自動車運送業（特別積み合わせ貨物運送業を除く）」、「特別積み合わせ貨物運送業」⁹、「特定貨物自動車運送業」を集計したもの。

⁹ 日本産業分類において、「442 一般貨物自動車運送業」はさらに「4411 一般貨物自動車運送業（特別積合せ貨物運送業を除く）」と「4412 特別積合せ貨物運送業」に分類される。

回答企業の従業員規模（全従業員数）は、「10～29人」が35.8%で最も多く、次いで「1～9人」が22.1%、「50～299人」が15.5%であった。

業種別にみると、「バス」、「タクシー」、「トラック」のいずれも「10～29人」がそれぞれ26.7%、24.2%、39.5%で最も多かった。

図表 17 従業員数（全体）【業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）								
		0人	1～9人	10～29人	30～49人	50～99人	100～299人	300～499人	500～999人	1000人以上
全体	760	0	168	272	100	118	6	5	6	85
	100.0	0.0	22.1	35.8	13.2	15.5	0.8	0.7	0.8	11.2
バス	45	0	11	12	10	3	0	2	1	6
	100.0	0.0	24.4	26.7	22.2	6.7	0.0	4.4	2.2	13.3
タクシー	124	0	24	30	22	29	3	1	1	14
	100.0	0.0	19.4	24.2	17.7	23.4	2.4	0.8	0.8	11.3
トラック	547	0	119	216	64	81	2	2	3	60
	100.0	0.0	21.8	39.5	11.7	14.8	0.4	0.4	0.5	11.0

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

回答企業の従業員規模（正規雇用者数）は、「10～29人」が34.6%で最も多く、次いで「1～9人」24.2%、「50～299人」が12.8%であった。

業種別にみると、「バス」、「タクシー」、「トラック」のいずれも「10～29人」がそれぞれ35.6%、25.8%、36.7%で最も多かった。

図表 18 従業員数（正規雇用者）【業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）								
		0人	1～9人	10～29人	30～49人	50～99人	100～299人	300～499人	500～999人	1000人以上
全体	760	8	184	263	69	97	6	3	5	125
	100.0	1.1	24.2	34.6	9.1	12.8	0.8	0.4	0.7	16.4
バス	45	0	12	16	5	3	1	1	1	6
	100.0	0.0	26.7	35.6	11.1	6.7	2.2	2.2	2.2	13.3
タクシー	124	3	30	32	13	22	2	1	0	21
	100.0	2.4	24.2	25.8	10.5	17.7	1.6	0.8	0.0	16.9
トラック	547	4	130	201	50	67	2	1	3	89
	100.0	0.7	23.8	36.7	9.1	12.2	0.4	0.2	0.5	16.3

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

従業員のうち自動車運転従事者（全体）は、「10～29 人」が 31.6%で最も多く、次いで「1～9 人」が 23.8%、「50～299 人」が 12.1%であった。

業種別にみると、「バス」及び「トラック」では「10～29 人」がそれぞれ 31.1%、35.3%で最も多く、「タクシー」では「1～9 人」が 25.8%で最も多かった。

図表 19 自動車運転従事者数（全体）【業種別】

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

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

従業員のうち自動車運転従事者（正規雇用者）は、「10～29 人」が 26.6%で最も多く、次いで「1～9 人」が 25.4%、「50～299 人」が 9.6%であった。

業種別にみると、「バス」及び「トラック」では「10～29 人」がそれぞれ 26.7%、28.5%で最も多く、「タクシー」では「1～9 人」が 29.0%で最も多かった。

図表 20 自動車運転従事者数（正規雇用者）【業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）								
		0 人	1 ～ 9 人	10 ～ 29 人	30 ～ 49 人	50 ～ 99 人	100 ～ 299 人	300 ～ 499 人	500 人以上	1 人
全体	760	19	193	202	57	73	5	2	1	208
	100.0	2.5	25.4	26.6	7.5	9.6	0.7	0.3	0.1	27.4
バス	45	1	10	12	2	3	2	1	0	14
	100.0	2.2	22.2	26.7	4.4	6.7	4.4	2.2	0.0	31.1
タクシー	124	3	36	25	17	17	2	0	0	24
	100.0	2.4	29.0	20.2	13.7	13.7	1.6	0.0	0.0	19.4
トラック	547	11	137	156	36	50	1	1	0	155
	100.0	2.0	25.0	28.5	6.6	9.1	0.2	0.2	0.0	28.3

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

従業員の全従業員数に占める正規雇用者の比率は「100%」が 34.9%で最も多く、次いで「90%以上 100%未満」が 13.2%、「80%以上 90%未満」が 11.3%であった。

業種別にみると、いずれの業種においても「100%」が最も多かった。

図表 21 従業員数（全体）に占める正規雇用者の比率【業種別】

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

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

正規雇用者の平均年齢は 49.7 歳であり、「45 歳以上 50 歳未満」が 28.9%で最も多く、次いで「50 歳以上 55 歳未満」が 23.5%、「40 歳以上 45 歳未満」が 16.4%であった。

業種別みると、平均年齢は「タクシー」が 58.3 歳で最も高く、次いで「バス」が 52.4 歳、「トラック」が 47.7 歳であった。

図表 22 平均年齢【正規雇用者・業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）										平均 （単位：歳）
		35歳未満	40歳未満	45歳未満	50歳未満	55歳未満	60歳未満	65歳未満	70歳未満	70歳以上	無回答	
全体	752 100.0	7 0.9	27 3.6	123 16.4	217 28.9	177 23.5	93 12.4	41 5.5	21 2.8	2 0.3	44 5.9	49.7
バス	45 100.0	0 0.0	0 0.0	3 6.7	10 22.2	17 37.8	5 11.1	3 6.7	2 4.4	0 0.0	5 11.1	52.4
タクシー	121 100.0	0 0.0	1 0.8	2 1.7	6 5.0	18 14.9	39 32.2	30 24.8	16 13.2	1 0.8	8 6.6	58.3
トラック	543 100.0	6 1.1	24 4.4	110 20.3	193 35.5	133 24.5	42 7.7	6 1.1	3 0.6	1 0.2	25 4.6	47.7

※正規雇用者が 1 人以上の企業（調査数 n=752）について集計。

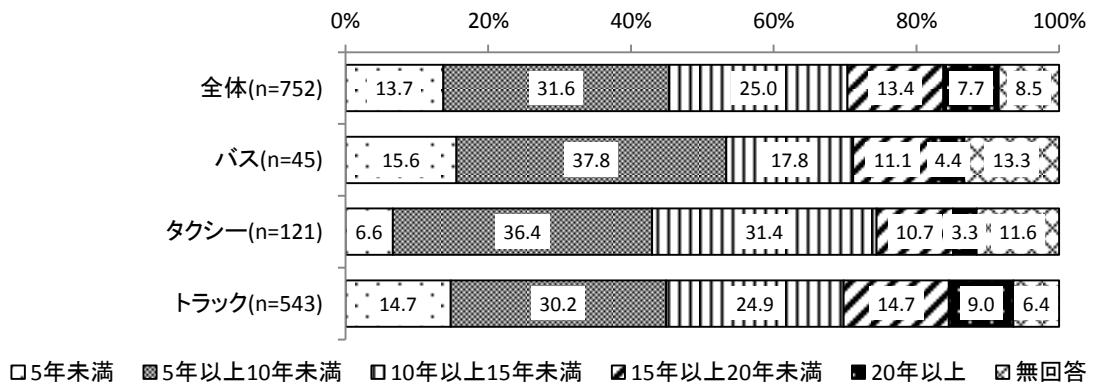
※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

※平均は有効回答のあった者について集計。以下同様。

正規雇用の平均勤続年数は、「5年以上10年未満」が31.6%で最も多く、次いで「10年以上15年未満」が25.0%、「5年未満」が13.7%であった。

業種別にみると、いずれの業種においても「5年以上10年未満」が最も多く、「バス」では37.8%、「タクシー」では36.4%、「トラック」では30.2%であった。

図表 23 平均勤続年数【正規雇用者・業種別】



※正規雇用者が1人以上の企業（調査数 n=752）について集計。

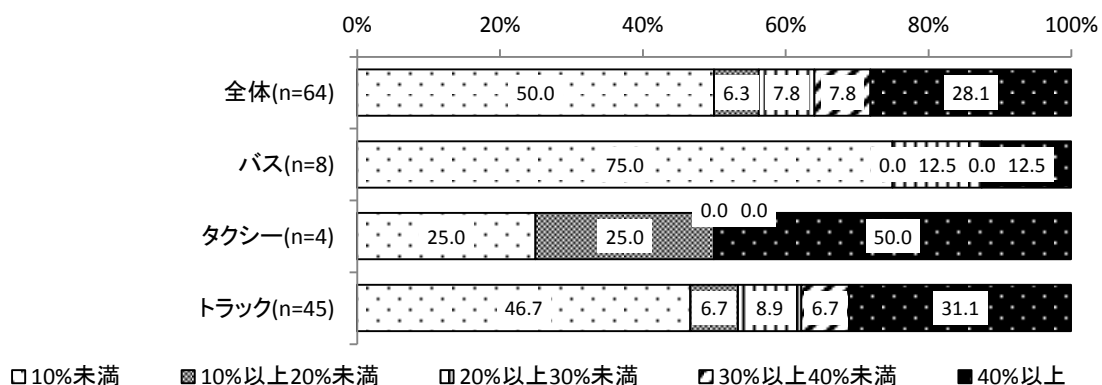
※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

過去3年間（平成25、26、27年度）の新規採用者数（新規学卒者）とそのうちの離職者数について有効回答のあった64件についてみると、過去3年間の新規採用者数（新規学卒者）に占める離職者数の割合は、「10%未満」が50.0%で最も多く、次いで「40%以上」が28.1%であった。

業種別にみると、「バス」では「10%未満」が75.0%で最も多く、「タクシー」では「40%以上」が50.0%、「トラック」では「10%未満」が46.7%でそれぞれ最も多かった。

なお、バス、タクシーについてはn数が10未満と少ない点に留意が必要である。

図表 24 過去3年間（平成25、26、27年度）の新規採用者数（新規学卒者）に占める離職者数の割合【正規雇用者】



※過去3年間（平成25、26、27年度）の新規採用者数（新規学卒者）とそのうちの離職者数について有効回答のあった企業（調査数 n=64）について集計。

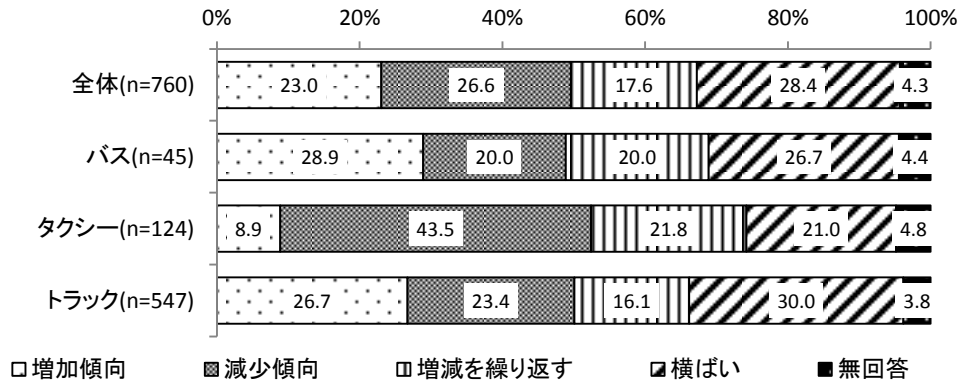
※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

②売上・利益・資金の動向

直近3期の売上の動向は、「増加傾向」23.0%、「減少傾向」が26.6%、「増減を繰り返す」が17.6%、「横ばい」が28.4%であった。

業種別にみると、「バス」では「増加傾向」が28.9%、「タクシー」では「減少傾向」が43.5%、「トラック」では「横ばい」が30.0%でそれぞれ最も多かった。

図表 25 直近3期の売上の動向【業種別】

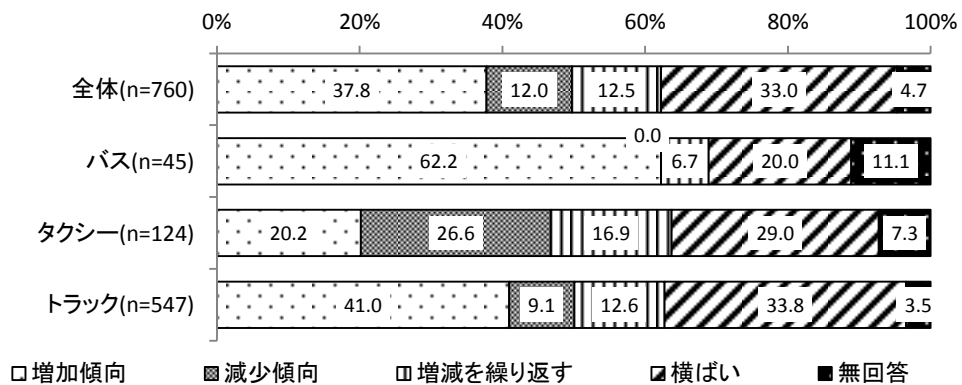


※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

直近3期の賃金の動向は、「増加傾向」が37.8%で最も多く、次いで「横ばい」が33.0%、「増減を繰り返す」が12.5%であった。

業種別にみると、「バス」及び「トラック」では「増加傾向」がそれぞれ62.2%、41.0%で最も多く、「タクシー」では「横ばい」が29.0%で最も多かった。

図表 26 直近3期の賃金の動向【業種別】



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

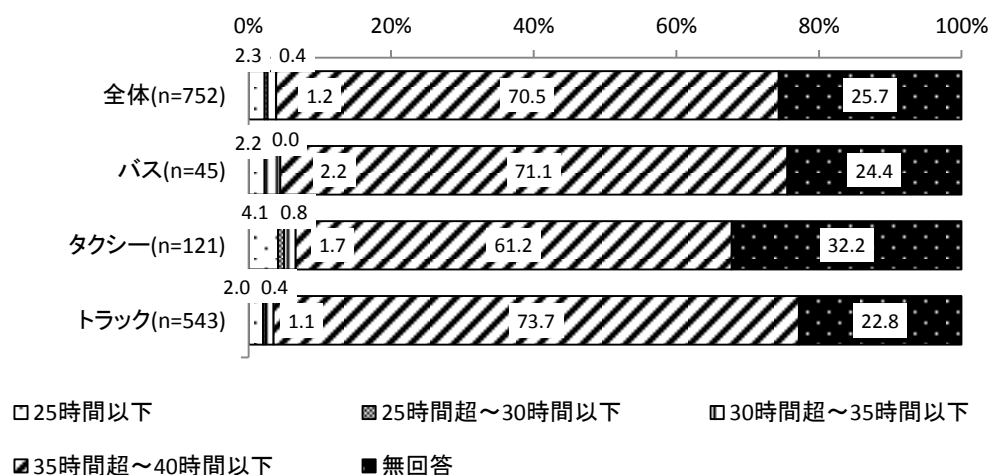
(2) 労働時間制度・実態について

① 週所定労働時間

就業規則等で定められた自動車運転従事者（正規雇用者）の週所定労働時間は「35 時間超 40 時間以下」が 70.5%で最も多かった。

業種別にみると、いずれの業種も「35 時間超 40 時間以下」が最も多く、「バス」では 71.1%、「タクシー」では 61.2%、「トラック」では 73.7%であった。

図表 27 自動車運転従事者の週所定労働時間【正規雇用者・業種別】



※正規雇用者が1人以上の企業（調査数 n=752）について集計。

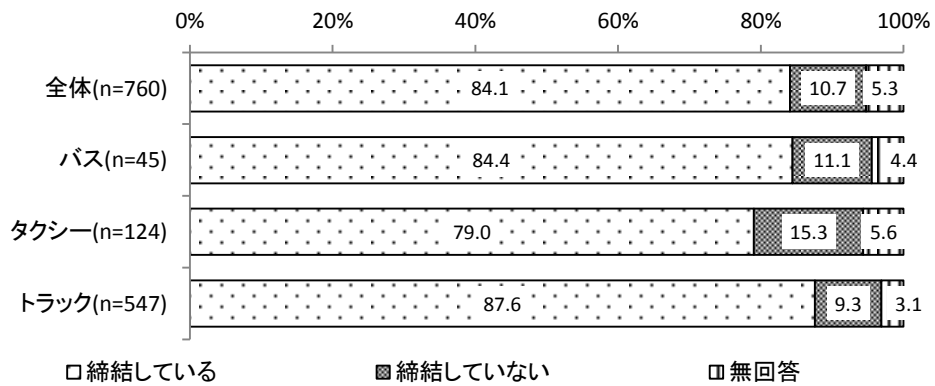
※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

②時間外労働協定の締結状況

時間外労働協定について「締結している」は84.1%、「締結していない」は10.7%であった。

業種別にみると、「締結している」割合は「トラック」が87.6%で最も高く、次いで「バス」が84.4%、「タクシー」が79.0%であった。

図表 28 時間外労働協定の締結状況【業種別】



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

時間外労働協定について「締結している」と回答した639件について、時間外労働協定で締結している1日の延長時間をみると、平均6.3時間であり、「4時間超」が70.7%で最も多かった。

業種別にみると、1日の延長時間の平均は「バス」が7.3時間で最も長く、次いで「トラック」が6.4時間、「タクシー」が5.2時間であった。

図表 29 時間外労働協定で締結している延長時間（1日）【業種別】

	調査数	上段：回答数（件）						平均 (単位：時間)
		1時間以下	2時間以下	3時間以下	4時間以下	4時間超	無回答	
全体	639	14	29	37	29	452	78	6.3
	100.0	2.2	4.5	5.8	4.5	70.7	12.2	
バス	38	0	2	1	0	28	7	7.3
	100.0	0.0	5.3	2.6	0.0	73.7	18.4	
タクシー	98	2	10	11	12	49	14	5.2
	100.0	2.0	10.2	11.2	12.2	50.0	14.3	
トラック	479	11	16	23	16	357	56	6.4
	100.0	2.3	3.3	4.8	3.3	74.5	11.7	

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

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

時間外労働協定について「締結している」と回答した 639 件のうち、1 日を超えて 3 か月以内の期間についての時間外労働協定で締結している延長時間は以下のとおりであった。

図表 30 時間外労働協定で締結している延長時間（1 日を超えて 3 か月以内の期間）の平均【業種別】

<全体>

		1週間	2週間	4週間	1か月	2か月	3か月
調査数(件)	639	104	318	64	446	37	41
割合(%)	100.0	16.3	49.8	10.0	69.8	5.8	6.4
延長時間の平均(時間)	-	23.8	41.8	71.8	84.2	110.6	208.7

<バス>

		1週間	2週間	4週間	1か月	2か月	3か月
調査数(件)	38	2	19	5	22	0	1
割合(%)	100.0	5.3	50.0	13.2	57.9	0.0	2.6
延長時間の平均(時間)	-	32.5	36.0	139.0	82.1	-	-

<タクシー>

		1週間	2週間	4週間	1か月	2か月	3か月
調査数(件)	98	15	14	13	68	9	12
割合(%)	100.0	15.3	14.3	13.3	69.4	9.2	12.2
延長時間の平均(時間)	-	14.1	24.0	50.2	63.5	80.4	123.5

<トラック>

		1週間	2週間	4週間	1か月	2か月	3か月
調査数(件)	479	83	278	45	339	28	28
割合(%)	100.0	17.3	58.0	9.4	70.8	5.8	5.8
延長時間の平均(時間)	-	25.5	43.2	70.6	88.3	120.3	222.4

※締結している各延長時間の割合及び平均は、時間外労働協定を「締結している」と回答した企業（調査数 n=639）のうち、各延長時間について有効回答のあったものについて集計。

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

時間外労働協定について「締結している」と回答した 639 件について、時間外労働協定で締結している 1 か月間の延長時間をみると、平均 84.2 時間であり、「80 時間超 100 時間以下」が 16.9% で最も多かった。

業種別にみると、1 か月間の延長時間の平均は「トラック」が 88.3 時間で最も長く、次いで「バス」が 82.1 時間、「タクシー」が 63.5 時間であった。

図表 31 時間外労働協定で締結している延長時間（1 か月間）【業種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	30時間以下	4350時間超以下	6405時間超以下	8600時間超以下	1800時間超以下	100時間超	無回答	平均 (単位:時間)
全体	639 100.0	20 3.1	65 10.2	70 11.0	77 12.1	108 16.9	106 16.6	193 30.2	84.2
バス	38 100.0	2 5.3	1 2.6	8 21.1	3 7.9	5 13.2	3 7.9	16 42.1	82.1
タクシー	98 100.0	8 8.2	13 13.3	20 20.4	14 14.3	9 9.2	4 4.1	30 30.6	63.5
トラック	479 100.0	10 2.1	47 9.8	40 8.4	55 11.5	93 19.4	94 19.6	140 29.2	88.3

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

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

時間外労働協定について「締結している」と回答した 639 件について、時間外労働協定で締結している 1 年間の延長時間をみると、平均 847.0 時間であり、「1000 時間超」が 30.5% で最も多かった。

業種別にみると、1 年間の延長時間の平均は「トラック」が 886.4 時間で最も長く、次いで「タクシー」が 671.9 時間、「バス」が 617.6 時間であった。

図表 32 時間外労働協定で締結している延長時間（1 年間）【業種別】

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

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

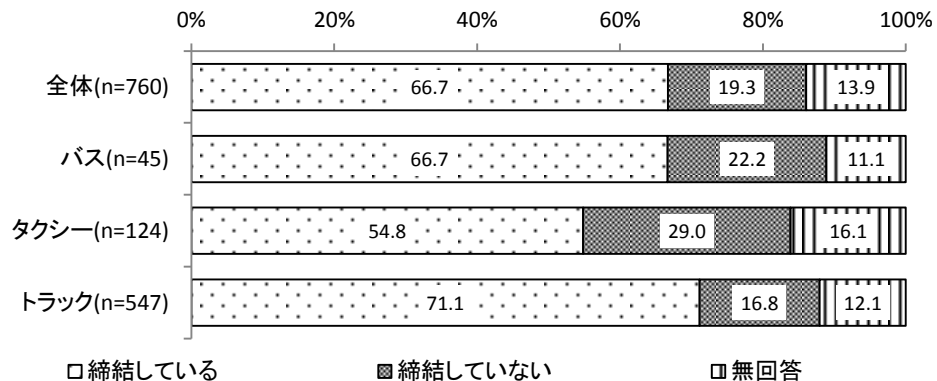
※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

③ 休日労働に係る労使協定の締結状況

休日労働に係る労使協定について「締結している」は 66.7%、「締結していない」は 19.3% であった。

業種別にみると、「締結している」割合は「トラック」が 71.1% で最も高く、次いで「バス」が 66.7%、「タクシー」が 54.8% であった。

図表 33 休日労働に係る労使協定の締結状況【業種別】



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

休日労働に係る労使協定について「締結している」と回答した 507 件について、1 か月内に労働させることができる休日の日数をみると、平均 2.6 日であり、「1 日超 2 日以下」が 70.8%で最も多かった。

業種別にみると、1 か月内に労働させることができる休日の日数の平均は「タクシー」が 2.7 日で最も長く、次いで「トラック」が 2.6 日、「バス」が 2.3 日であった。

図表 34 1 か月内に労働させることができる休日の日数【業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）								平均 (単位：日)
		1 日以下	1 日超 2 日以下	2 日超 3 日以下	3 日超 4 日以下	4 日超 5 日以下	5 日超 6 日以下	6 日超	無回答	
全体	507	5	359	18	38	10	9	20	48	2.6
	100.0	1.0	70.8	3.6	7.5	2.0	1.8	3.9	9.5	
バス	30	0	21	0	3	0	0	0	6	2.3
	100.0	0.0	70.0	0.0	10.0	0.0	0.0	0.0	20.0	
タクシー	68	0	52	2	3	0	1	4	6	2.7
	100.0	0.0	76.5	2.9	4.4	0.0	1.5	5.9	8.8	
トラック	389	5	278	15	28	7	6	16	34	2.6
	100.0	1.3	71.5	3.9	7.2	1.8	1.5	4.1	8.7	

※休日労働に係る労使協定について「締結している」と回答した企業（調査数 n=507）について集計。

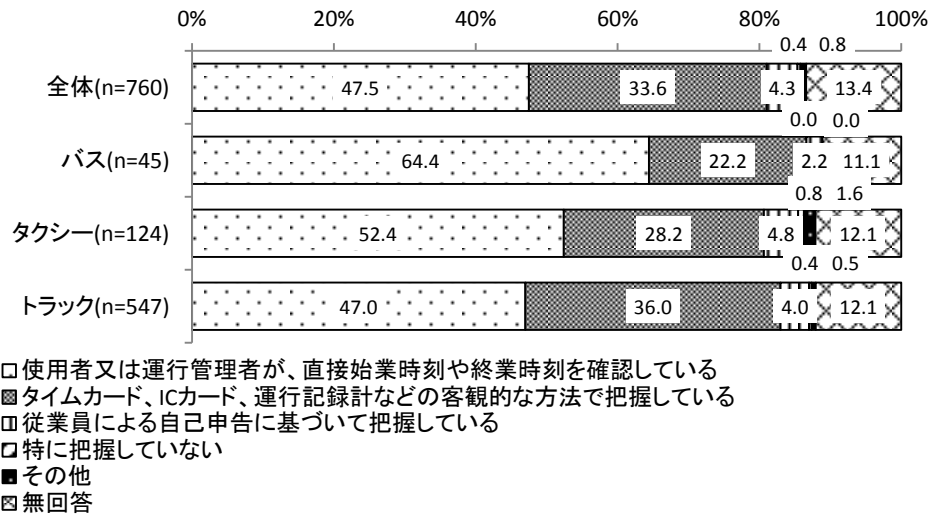
※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

④労働時間の把握の方法

自動車運転従事者の労働時間の把握方法については、「使用者又は運行管理者が、直接始業時刻や終業時刻を確認している」が 47.5%と最も多く、次いで「タイムカード、IC カード、運行記録計などの客観的な方法で把握している」が 33.6%であった。

業種別にみると、いずれの業種も「使用者又は運行管理者が、直接始業時刻や終業時刻を確認している」が最も多かったが、「トラック」では「タイムカード、IC カード、運行記録計などの客観的な方法で把握している」と回答した者の割合が 36.0%と、他の業種に比べて高かった。

図表 35 自動車運転従事者の労働時間の把握の方法【業種別】

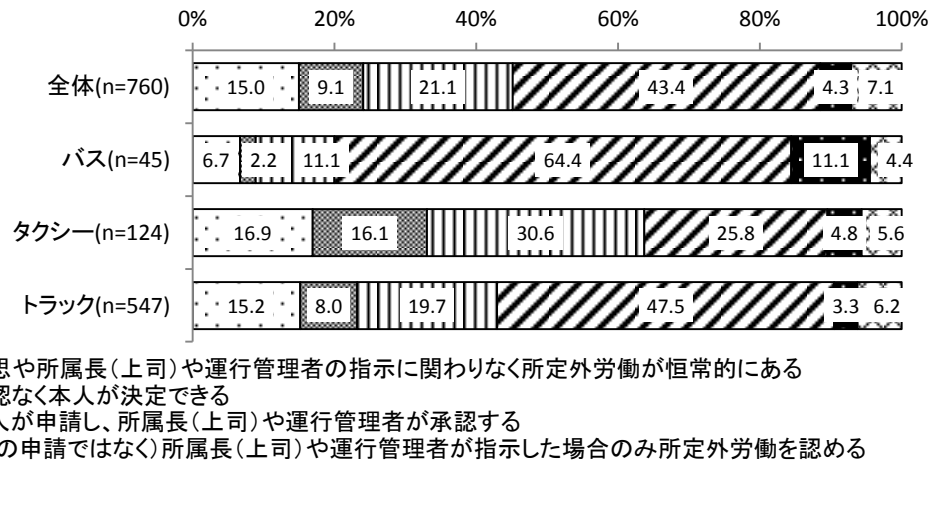


※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含まため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

所定外労働を行う場合の手続きについては、「(本人からの申請ではなく) 所属長 (上司) や運行管理者が指示した場合のみ所定外労働を認める」が 43.4%で最も多く、次いで「事前に本人が申請し、所属長 (上司) や運行管理者が承認する」が 21.1%であった。

業種別にみると、「バス」及び「トラック」では「(本人からの申請ではなく) 所属長 (上司) や運行管理者が指示した場合のみ所定外労働を認める」が最も多かったが、「タクシー」では「事前に本人が申請し、所属長 (上司) や運行管理者が承認する」と回答した者の割合が 30.6%と、他の業種に比べて高かった。

図表 36 所定外労働を行う場合の手続き【業種別】



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

⑤ 1 か月当たりの時間外労働時間

平均的な月における自動車運転従事者（正規雇用者）1人当たりの月間時間外労働時間は「10時間以下」が17.8%で最も多く、次いで「30時間超 45時間以下」が17.3%、「10時間超 20時間以下」が14.4%であった。1人当たりの月間時間外労働時間が45時間超の企業は31.5%、80時間超である企業は5.8%であった。

業種別にみると、1人当たりの月間時間外労働時間が45時間超、80時間超の企業の割合は「トラック」において最も高く、それぞれ36.5%、6.6%であった。

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

	調査数	時間外労働時間										再掲	
		10時間以下	2100時間以下	3200時間以下	4350時間以下	6405時間以下	8600時間以下	1800時間以下	10時間超	無回答	45時間超（再掲）	80時間超（再掲）	
全体	533	95	77	76	92	71	66	27	4	25	168	31	
	100.0	17.8	14.4	14.3	17.3	13.3	12.4	5.1	0.8	4.7	31.5	5.8	
バス	30	8	6	5	6	2	2	1	0	0	5	1	
	100.0	26.7	20.0	16.7	20.0	6.7	6.7	3.3	0.0	0.0	16.7	3.3	
タクシー	97	19	18	20	17	6	8	4	0	5	18	4	
	100.0	19.6	18.6	20.6	17.5	6.2	8.2	4.1	0.0	5.2	18.6	4.1	
トラック	381	60	49	49	66	62	52	21	4	18	139	25	
	100.0	15.7	12.9	12.9	17.3	16.3	13.6	5.5	1.0	4.7	36.5	6.6	

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

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

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

昨年度（平成27年度）における1か月の時間外労働時間が最も長かった自動車運転従事者（正規雇用者）の月間時間外労働時間は「45時間超 60時間以下」が15.8%で最も多く、次いで「60時間超 80時間以下」が15.6%、「10時間以下」と「80時間超 100時間以下」が12.8%であった。1か月の時間外労働時間が最も長かった自動車運転従事者（正規雇用者）の月間時間外労働時間が45時間超の企業は54.6%、80時間超である企業は23.3%であった。

業種別にみると、1か月の時間外労働時間が最も長かった自動車運転従事者（正規雇用者）の月間時間外労働時間が45時間超の企業の割合は「トラック」において最も高く、59.3%、80時間超の企業の割合は「バス」において最も高く、30.0%であった。

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

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

※自動車運転従事者（正規雇用者）が 1 人以上の企業（調査数 n=533）について集計。
 ※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

平成 28 年 11 月の時間外労働時間が 45 時間超の自動車運転従事者（正規雇用者）の比率は「10%以上」が 50.8%で最も多く、次いで「0%」が 35.1%であった。

業種別にみると、「バス」と「タクシー」では「0%」の割合がそれぞれ 50.0%、44.3%で最も高く、「トラック」では「10%以上」が 54.6%で最も高かった。

図表 39 平成 28 年 11 月の時間外労働時間が 45 時間超の自動車運転従事者の比率【正規雇用者・業種別】

	調査数	時間外労働時間					10%以上	無回答
		0%	20%未超	52%未超	15%未超	10%未超		
全体	533	187	1	3	16	271	55	
	100.0	35.1	0.2	0.6	3.0	50.8	10.3	
バス	30	15	1	0	0	12	2	
	100.0	50.0	3.3	0.0	0.0	40.0	6.7	
タクシー	97	43	0	1	4	39	10	
	100.0	44.3	0.0	1.0	4.1	40.2	10.3	
トラック	381	119	0	2	12	208	40	
	100.0	31.2	0.0	0.5	3.1	54.6	10.5	

※自動車運転従事者（正規雇用者）が 1 人以上の企業（調査数 n=533）について集計。
 ※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

平成 28 年 11 月の時間外労働時間が 80 時間超の自動車運転従事者(正規雇用者)の比率は「0%」が 37.7%で最も多く、次いで「10%以上」が 18.4%であった。

業種別にみると、いずれの業種も「0%」が最も多く、「バス」では 46.7%、「タクシー」では 50.5%、「トラック」では 33.9%であった。

図表 40 平成 28 年 11 月の時間外労働時間が 80 時間超の自動車運転従事者の比率【正規雇用者・業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）					
		0 %	20 % 未 超 満	52 % 未 以 満 上	15 % 未 満 以 上	10 % 以 上	無 回 答
全体	533	201 37.7	2 0.4	20 3.8	21 3.9	98 18.4	191 35.8
バス	30	14 46.7	0 0.0	1 3.3	3 10.0	5 16.7	7 23.3
タクシー	97	49 50.5	1 1.0	2 2.1	1 1.0	8 8.2	36 37.1
トラック	381	129 33.9	1 0.3	16 4.2	17 4.5	81 21.3	137 36.0

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

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

平成 28 年 11 月の時間外労働時間が 100 時間超の自動車運転従事者（正規雇用者）の比率は、「0%」が 49.3%で最も多く、次いで「10%以上」が 6.2%であった。

業種別にみると、いずれの業種も「0%」が最も多く、「バス」では 66.7%、「タクシー」では 55.7%、「トラック」では 46.7%であった。

図表 41 平成 28 年 11 月の時間外労働時間が 100 時間超の自動車運転従事者の比率【正規雇用者・業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）					
		0 %	20 % 未 超 満	52 % 未 以 満 上	15 % 未 満 以 上	10 % 以 上	無 回 答
全体	533	263 49.3	5 0.9	7 1.3	7 1.3	33 6.2	218 40.9
バス	30	20 66.7	0 0.0	1 3.3	0 0.0	2 6.7	7 23.3
タクシー	97	54 55.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 2.1	41 42.3
トラック	381	178 46.7	5 1.3	6 1.6	7 1.8	27 7.1	158 41.5

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

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

⑥ 休日労働の状況について

平成 27 年度の自動車運転従事者（正規雇用者）1 人当たりの月平均休日労働日数は平均 1.6 日であり、「3 日以下」が 73.2% で最も多かった。

業種別にみると、1 人当たりの月平均休日労働日数の平均は「トラック」が 1.6 日で最も多く、次いで「タクシー」が 1.4 日、「バス」が 1.3 日であった。

図表 42 平成 27 年度の正規雇用者 1 人当たりの月平均休日労働日数【正規雇用者・業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）						平均 （単位：日）
		3 日以下	3 日超 4 日以下	4 日超 5 日以下	5 日超 6 日以下	6 日超	無回答	
全体	533 100.0	390 73.2	13 2.4	5 0.9	7 1.3	27 5.1	91 17.1	1.6
バス	30 100.0	21 70.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 3.3	8 26.7	1.3
タクシー	97 100.0	72 74.2	1 1.0	0 0.0	1 1.0	7 7.2	16 16.5	1.4
トラック	381 100.0	279 73.2	12 3.1	4 1.0	4 1.0	18 4.7	64 16.8	1.6

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

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

平成 27 年度における 1 か月の休日労働日数が最多の正規雇用者における休日労働日数の平均は 3.7 日であった。

業種別にみると、平成 27 年度における 1 か月の休日労働日数が最多の正規雇用者における休日労働日数の平均は「バス」と「トラック」が 3.7 日で最も多く、次いで「タクシー」が 3.3 日であった。

図表 43 平成 27 年度における 1 か月の休日労働日数が最多の正規雇用者における休日労働日数

【正規雇用者・業種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（％）						平均 (単位：日)
		3 日以下	3 日超 4 日以下	4 日超 5 日以下	5 日超 6 日以下	6 日超	無回答	
全体	533 100.0	185 34.7	46 8.6	17 3.2	10 1.9	33 6.2	242 45.4	3.7
バス	30 100.0	10 33.3	1 3.3	1 3.3	1 3.3	3 10.0	14 46.7	3.7
タクシー	97 100.0	31 32.0	5 5.2	1 1.0	2 2.1	4 4.1	54 55.7	3.3
トラック	381 100.0	137 36.0	38 10.0	13 3.4	7 1.8	23 6.0	163 42.8	3.7

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

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

⑦深夜業の状況について

所定労働時間内に深夜業が含まれる正規雇用者がいる企業の割合は 48.8%であった。

業種別にみると、所定労働時間内に深夜業（午後 10 時～午前 5 時）が含まれる者がいる企業の割合は「タクシー」が 62.9%で最も高く、次いで「トラック」が 47.5%、「バス」が 36.7%であった。

図表 44 所定労働時間内に深夜業が含まれる正規雇用者の割合【正規雇用者・業種別】

	調査数	対象者なし	上段：回答数（件） 下段：割合（％）				無回答	ま 所 定 労 働 時 間 内 に 深 夜 業 が 含 ま れ る 者 が い る 企 業 （ 再 掲 ）
			2 割以下	2 割超 5 割以下	5 割超 8 割以下	8 割超		
全体	533 100.0	165 31.0	25 4.7	8 1.5	13 2.4	214 40.2	108 20.3	260 48.8
バス	30 100.0	13 43.3	3 10.0	0 0.0	1 3.3	7 23.3	6 20.0	11 36.7
タクシー	97 100.0	11 11.3	4 4.1	2 2.1	1 1.0	54 55.7	25 25.8	61 62.9
トラック	381 100.0	127 33.3	18 4.7	6 1.6	11 2.9	146 38.3	73 19.2	181 47.5

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

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

所定労働時間内に深夜業が含まれる正規雇用者がいる企業 260 件についてみると、所定労働時間内に深夜業が含まれる正規雇用者のうち交替勤務が含まれる者がいる企業の割合の平均は 19.2%であり、「対象者なし」が 48.8%で最も多く、次いで「8割超」が 13.5%であった。

業種別にみると、いずれの業種においても「対象者なし」が最も多かった。

図表 45 所定労働時間内に深夜業が含まれる正規雇用者のうち交替勤務の割合【正規雇用者・業種別】

	調査数	対象者なし	上段：回答数（件）				無回答	下段：割合（%）	いうが所 るち含 企交ま 業替 （再掲） 勤る 務正 間 内 に あ 雇 用 者 の 深 夜 業
			2割以下	2割超 5割以下	5割超 8割以下	8割超			
全体	260	127	7	3	5	35	83	50	
	100.0	48.8	2.7	1.2	1.9	13.5	31.9	19.2	
バス	11	3	2	1	0	2	3	5	
	100.0	27.3	18.2	9.1	0.0	18.2	27.3	45.5	
タクシー	61	20	2	0	3	13	23	18	
	100.0	32.8	3.3	0.0	4.9	21.3	37.7	29.5	
トラック	181	103	3	2	2	18	53	25	
	100.0	56.9	1.7	1.1	1.1	9.9	29.3	13.8	

※自動車運転従事者（正規雇用者）が1人以上の企業であり、「所定労働時間内に深夜業が含まれる従業員」がいる企業（調査数 n=260）について集計。

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

過去1年間の自動車運転従事者（正規雇用者）1人当たりの月平均深夜業の回数は平均6.0回であった。

業種別にみると、過去1年間の正規雇用者1人当たりの月平均深夜業の回数の平均は「タクシー」が9.2回で最も多く、次いで「トラック」が5.5回、「バス」が1.8回であった。

図表 46 過去1年間の自動車運転従事者（正規雇用者）1人当たりの月平均深夜業の回数
【正規雇用者・業種別】

	調査数	上段：回答数（件）						平均 (単位：回)
		5 回 未 満	1 5 0 回 回以 未上 満	1 1 5 0 回回 未以 満上	2 1 0 5 回回 未以 満上	2 0 回 以 上	無 回 答	
全体	533 100.0	234 43.9	60 11.3	69 12.9	27 5.1	29 5.4	114 21.4	6.0
バス	30 100.0	21 70.0	2 6.7	1 3.3	0 0.0	0 0.0	6 20.0	1.8
タクシー	97 100.0	19 19.6	12 12.4	33 34.0	9 9.3	2 2.1	22 22.7	9.2
トラック	381 100.0	179 47.0	45 11.8	33 8.7	16 4.2	24 6.3	84 22.0	5.5

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

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

過去1年間で1か月の深夜業が最多の者における深夜業の回数は平均13.9回であった。

業種別にみると、過去1年間で1か月の深夜業が最多の者における深夜業の回数の平均は「タクシー」が17.1回で最も多く、次いで「トラック」が13.7回、「バス」が5.1回であった。

図表 47 過去1年間で1か月の深夜業が最多の者における深夜業の回数【正規雇用者・業種別】

	調査数	上段：回答数（件）						平均 (単位：回)
		5 回 未 満	1 5 0 回 回以 未上 満	1 1 5 0 回回 未以 満上	2 1 0 5 回回 未以 満上	2 0 回 以 上	無 回 答	
全体	533 100.0	47 8.8	31 5.8	61 11.4	29 5.4	85 15.9	280 52.5	13.9
バス	30 100.0	11 36.7	2 6.7	2 6.7	1 3.3	0 0.0	14 46.7	5.1
タクシー	97 100.0	2 2.1	4 4.1	15 15.5	7 7.2	23 23.7	46 47.4	17.1
トラック	381 100.0	33 8.7	24 6.3	40 10.5	21 5.5	59 15.5	204 53.5	13.7

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

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

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

⑧ 所定外労働が発生する理由

自動車運転従事者に所定外労働が発生する理由としては、「取引先の都合で手待ち時間が発生するため」が40.8%で最も多く、次いで「仕事の特性上、所定外でないとできない仕事があるため」が38.4%、「業務の繁閑の差が激しいため」が34.1%であった。

業種別にみると、「バス」では「仕事の特性上、所定外でないとできない仕事があるため」が47.1%、「タクシー」では「人員が足りないため」、「仕事の特性上、所定外でないとできない仕事があるため」及び「予定外の仕事が発生的に発生するため」が33.0%、「トラック」では「取引先の都合で手待ち時間が発生するため」が52.1%で最も多かった。

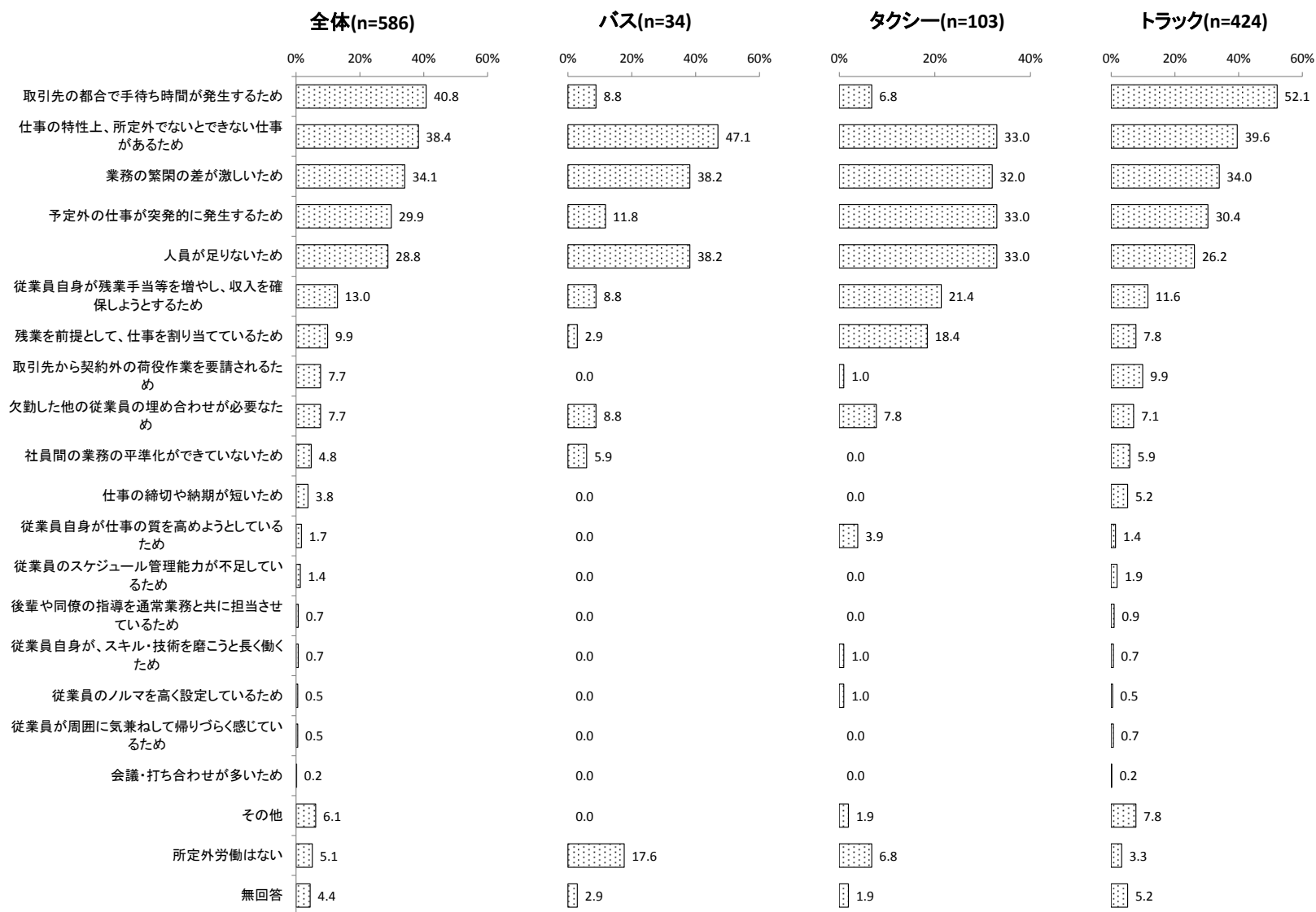
図表 48 自動車運転従事者に所定外労働が発生する理由（複数回答）【業種別】

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

※自動車運転従事者が1名以上いる企業（調査数 n=586）について集計。

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

図表 49 自動車運転従事者に所定外労働が発生する理由（複数回答）【業種別】



※自動車運転従事者が1名以上いる企業（調査数 n=586）について集計。

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

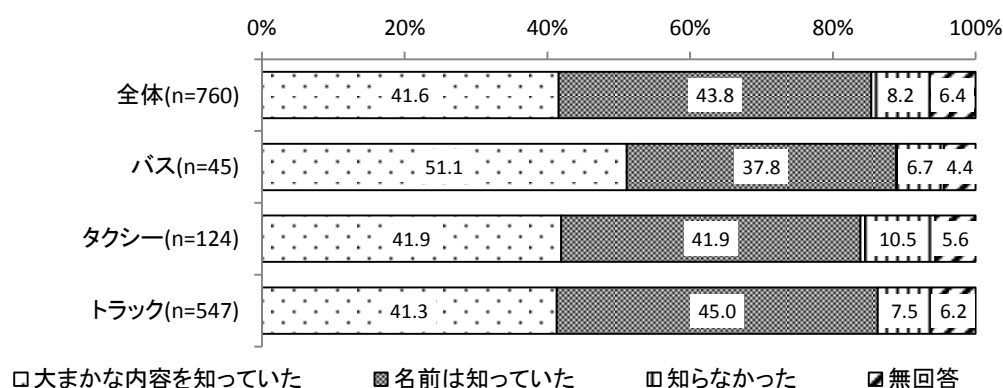
(3) 従業員の過重労働防止のための取組

①従業員の過重労働防止のための考え方

過労死等防止対策推進法については、「大まかな内容を知っていた」が41.6%、「名前は知っていた」が43.8%、「知らなかった」が8.2%であった。

業種別にみると、「大まかな内容を知っていた」企業の割合は「バス」が51.1%で最も高く、「タクシー」が41.9%、「トラック」が41.3%であった。

図表 50 過労死等防止対策推進法の認知度【業種別】

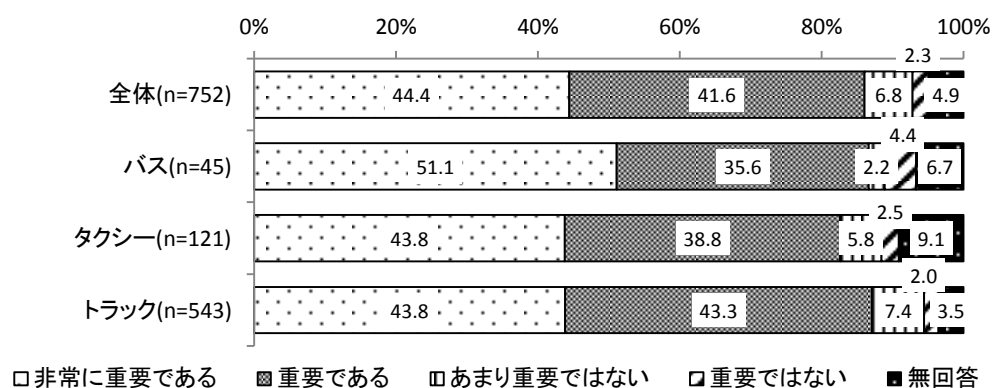


※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

正規雇用者についての過労死等の防止への取組に対する課題認識は、「非常に重要である」が44.4%、「重要である」が41.6%と、8割以上の企業が重要であると認識していた。

業種別にみると、「非常に重要である」と考える企業の割合は「バス」が51.1%で最も高く、「タクシー」、「トラック」はともに43.8%であった。

図表 51 正規雇用者についての過労死等の防止への取組に対する課題認識【正規雇用者・業種別】



※正規雇用者が1人以上の企業（調査数 n=752）について集計。

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

正規雇用者の過労死等の防止への取組に対する課題認識について「重要ではない」又は「あまり重要ではない」と回答した企業 68 件のうち、重要な課題として捉えていない理由は、「業務の性質上、過労死等が発生する可能性が低いため」が 77.9%で最も多く、次いで「既に十分な対策を講じているため」が 27.9%であった。

業種別にみると、いずれの業種も「業務の性質上、過労死等が発生する可能性が低いため」又は「既に十分な対策を講じているため」を挙げており、特に「タクシー」においては「既に十分な対策を講じているため」と回答した者の割合が 40.0%と、他の業種に比べて高かった。

なお、「バス」については調査数が 10 未満と少ない点に留意が必要である。

図表 52 正規雇用者についての過労死等の防止への取組を重要な課題として捉えていない理由（複数回答）【業種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	既に十分な対策を講じているため	業務の性質上、過労死等が発生する可能性が低い等ため	収益の確保の方が重要であるため	各従業員が意識すればよい問題であるため	その他	無回答
全体	68 100.0	19 27.9	53 77.9	0 0.0	0 0.0	1 1.5	5 7.4
バス	3 100.0	1 33.3	3 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
タクシー	10 100.0	4 40.0	6 60.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
トラック	51 100.0	14 27.5	41 80.4	0 0.0	0 0.0	1 2.0	4 7.8

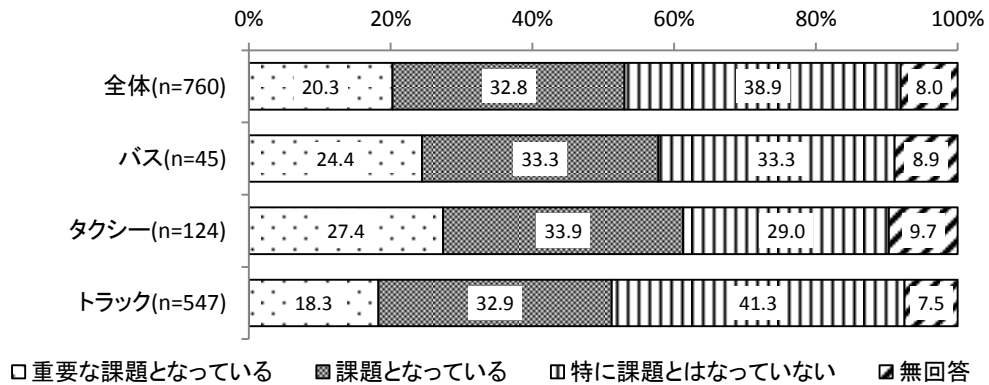
※正規雇用者についての過労死等の防止への取組に対する課題認識について「重要ではない」又は「あまり重要でない」と回答した企業（調査数 n=68）について集計。

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

健康管理に関する課題のうち、「健康障害を抱える従業員の業務の見直し」に関して「重要な課題となっている」と回答した企業の割合は20.3%であった。

業種別にみると、「タクシー」が27.4%で最も高く、次いで「バス」が24.4%、「トラック」が18.3%であった。

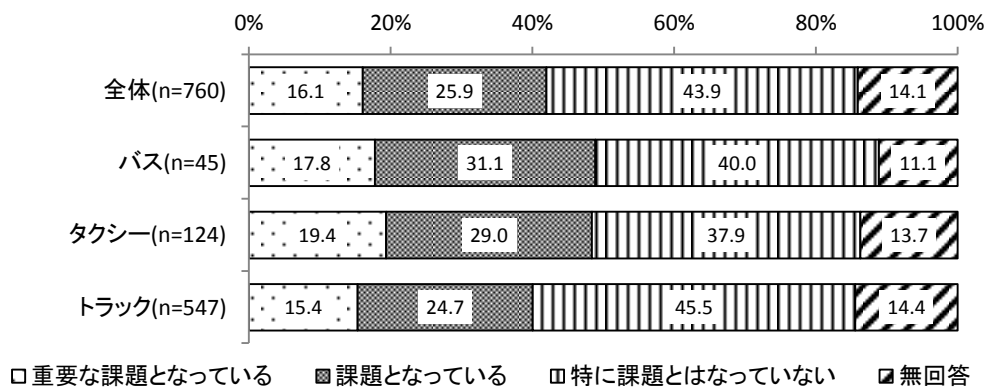
図表 53 健康管理に関する課題：健康障害を抱える従業員の業務の見直し【業種別】



健康管理に関する課題のうち、「メンタルヘルス不調を訴える従業員の業務の見直し」に関して「重要な課題となっている」と回答した企業の割合は16.1%であった。

業種別にみると、「タクシー」が19.4%で最も高く、次いで「バス」が17.8%、「トラック」が15.4%であった。

図表 54 健康管理に関する課題：メンタルヘルス不調を訴える従業員の業務の見直し【業種別】



②過重労働の防止に向けて実施している取組

過重労働防止に向けて実施している取組については、「安全面・健康面に配慮した、ゆとりのある運行管理を行っている」が 61.7%で最も多く、次いで「休日の振替又は代休（代償休日）を付与している」が 47.2%、「顧客に対して過重労働防止のための協力を要請している」が 35.1%であった。

業種別にみると、いずれの業種も「安全面・健康面に配慮した、ゆとりのある運行管理を行っている」が最も多く、60%を超えていた。また、「トラック」では「顧客に対して過重労働防止のための協力を要請している」企業が 45.0%であり、内訳としては「手待ち時間の短縮」が 31.6%、「高速道路利用料金の支払い」が 28.3%、「着荷の時間指定の見直し」が 18.5%であった。

図表 55 過重労働防止に向けて実施している取組（複数回答）【業種別】

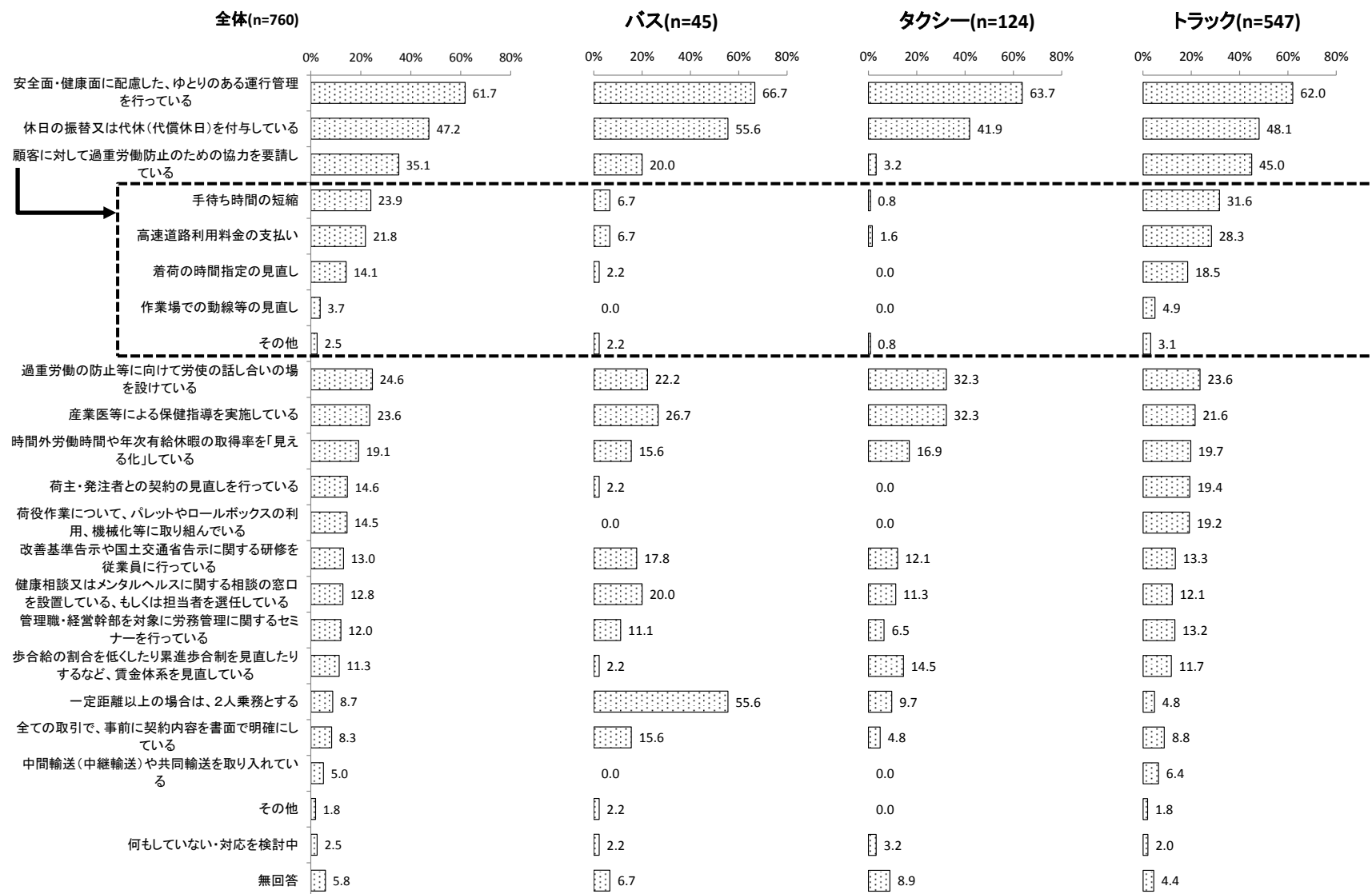
上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	顧客に対して過重労働防止のための協力を要請している	高速道路利用料金の支払い	手待ち時間の短縮	着荷の時間指定の見直し	作業場での動線等の見直し	その他	荷役作業の利用、機械化等に取り組んでいる	中間輸送（中継輸送）や共同輸送を取り入れている	その他	何もしていない・対応を検討中	無回答	
全体	760	179	91	145	187	97	359	469	86	99	63	66	111
	100.0	23.6	12.0	19.1	24.6	12.8	47.2	61.7	11.3	13.0	8.3	8.7	14.6
バス	45	12	5	7	10	9	25	30	1	8	7	25	1
	100.0	26.7	11.1	15.6	22.2	20.0	55.6	66.7	2.2	17.8	15.6	55.6	2.2
タクシー	124	40	8	21	40	14	52	79	18	15	6	12	0
	100.0	32.3	6.5	16.9	32.3	11.3	41.9	63.7	14.5	12.1	4.8	9.7	0.0
トラック	547	118	72	108	129	66	263	339	64	73	48	26	106
	100.0	21.6	13.2	19.7	23.6	12.1	48.1	62.0	11.7	13.3	8.8	4.8	19.4

	調査数	顧客に対して過重労働防止のための協力を要請している	高速道路利用料金の支払い	手待ち時間の短縮	着荷の時間指定の見直し	作業場での動線等の見直し	その他	荷役作業の利用、機械化等に取り組んでいる	中間輸送（中継輸送）や共同輸送を取り入れている	その他	何もしていない・対応を検討中	無回答
全体	760	267	166	182	107	28	191	110	38	14	19	44
	100.0	35.1	21.8	23.9	14.1	3.7	25.1	14.5	5.0	1.8	2.5	5.8
バス	45	9	3	3	1	0	1	0	0	1	1	3
	100.0	20.0	6.7	6.7	2.2	0.0	2.2	0.0	0.0	2.2	2.2	6.7
タクシー	124	4	2	1	0	0	1	0	0	0	4	11
	100.0	3.2	1.6	0.8	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	3.2	8.9
トラック	547	246	155	173	101	27	171	105	35	10	11	24
	100.0	45.0	28.3	31.6	18.5	4.9	31.1	19.2	6.4	1.8	2.0	4.4

※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。
※表中心線枠内は「顧客に対して過重労働防止のための協力を要請している」場合に、その具体的な内容について回答するもの。

図表 56 過重労働防止に向けて実施している取組（複数回答）【業種別】



※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含まため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。
 ※グラフ中点線枠内は「顧客に対して過重労働防止のための協力を要請している」場合に、その具体的な内容について回答するもの。

過重労働防止に向けた取組への課題については、「荷主・発注者の理解が不足している」が41.7%で最も多く、次いで「売上げや収益が悪化するおそれがある」が36.1%、「人員不足のため対策を取ることができない」が27.6%であった。

業種別にみると、「バス」では「人員不足のため対策を取ることができない」が26.7%、「タクシー」では「売上げや収益が悪化するおそれがある」が35.5%、「トラック」では「荷主・発注者の理解が不足している」が54.1%でそれぞれ最も多かった。

図表 57 過重労働の防止に向けた取組への課題（複数回答）【業種別】

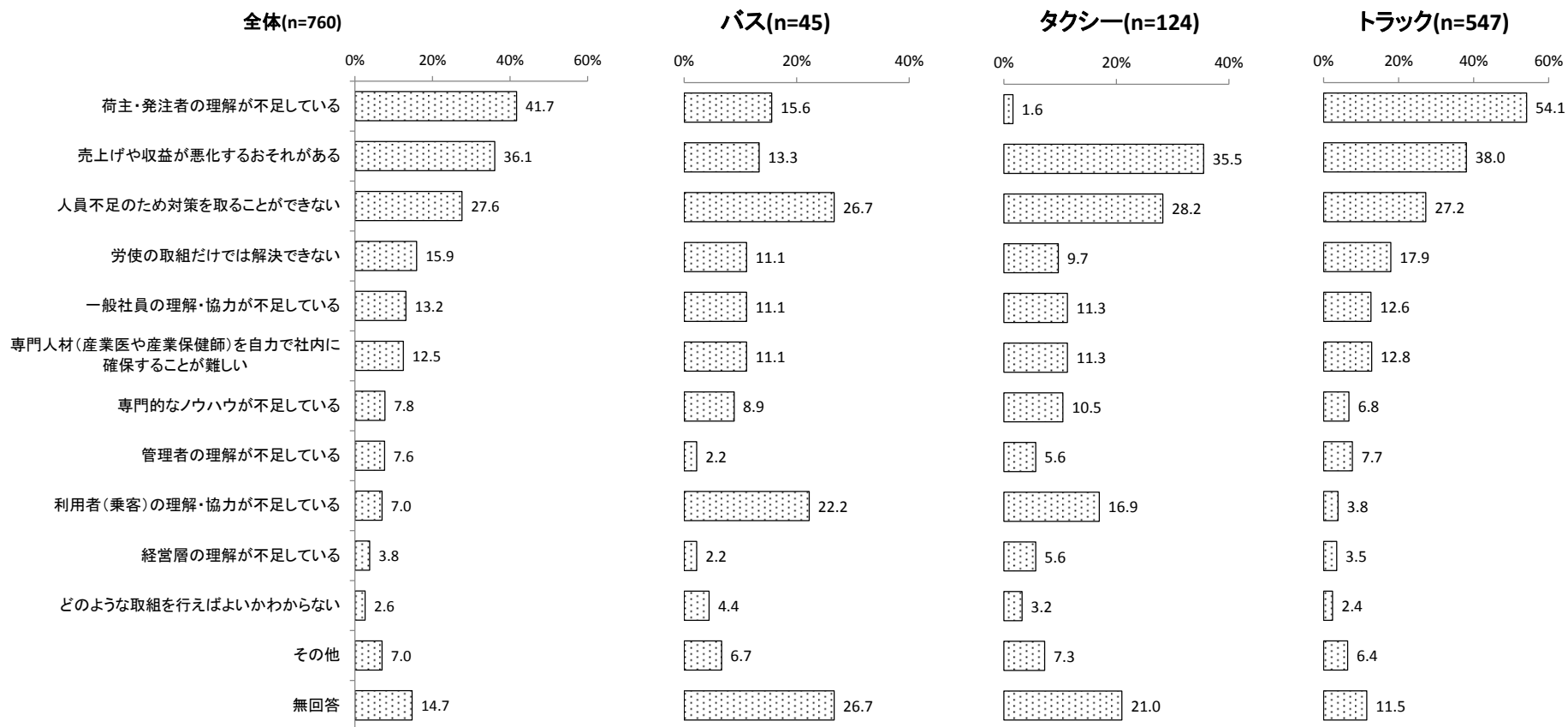
上段：回答数（件）
下段：割合（%）

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

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

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

図表 58 過重労働の防止に向けた取組への課題（複数回答）【業種別】



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

③健康診断の実施状況

平成 27 年度実績による労働安全衛生法に基づく定期健康診断の受診率は、「10 割」が 77.9%で最も多く、次いで「9 割以上 10 割未満」が 7.4%であった。

業種別にみると、受診率が「10 割」の企業の割合は「バス」が 86.7%で最も高く、次いで「トラック」では 81.9%、「タクシー」では 60.5%であった。

図表 59 労働安全衛生法に基づく定期健康診断の受診率（平成 27 年度実績）【業種別】

	調査数	上段：回答数（件）					無回答
		7 割未満	8 7 割割 未以 満上	9 8 割割 未以 満上	1 9 0 割以 未上 満	1 0 割	
		下段：割合（%）					
全体	760	31	12	23	56	592	46
	100.0	4.1	1.6	3.0	7.4	77.9	6.1
バス	45	0	0	0	3	39	3
	100.0	0.0	0.0	0.0	6.7	86.7	6.7
タクシー	124	8	5	8	20	75	8
	100.0	6.5	4.0	6.5	16.1	60.5	6.5
トラック	547	18	7	14	29	448	31
	100.0	3.3	1.3	2.6	5.3	81.9	5.7

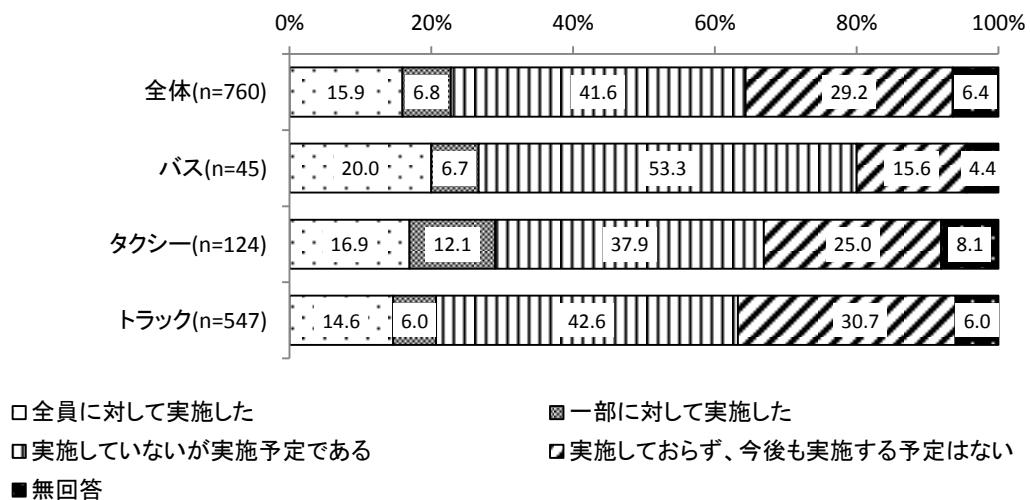
※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

④ストレスチェックの実施状況

平成28年11月30日まで（ただし、平成27年12月1日以降。以下同じ。）のストレスチェックの実施状況は、「実施していないが実施予定である」が41.6%で最も多く、次いで「実施しておらず、今後も実施する予定はない」が29.2%、「全員に対して実施した」が15.9%であった。

業種別にみると、「全員に対して実施した」企業の割合は「バス」が20.0%、「タクシー」が16.9%、「トラック」が14.6%であった。「実施しておらず、今後も実施する予定はない」企業の割合は、「トラック」において30.7%と、他の業種に比べて高かった。

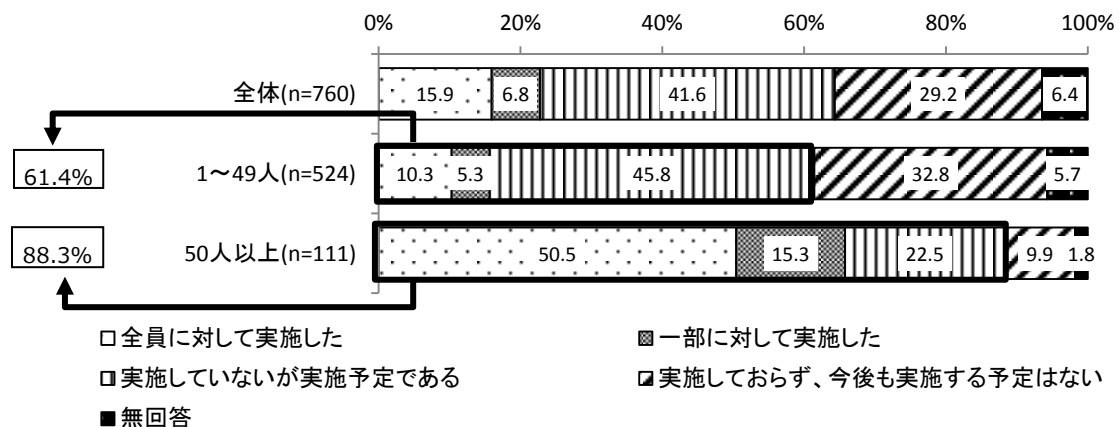
図表 60 ストレスチェックの実施状況（平成28年11月30日までの実施状況）【業種別】



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

正規雇用者数別に平成28年11月30日までのストレスチェックの実施状況についてみると、「全員に対して実施した」企業の割合は正規雇用者数が50人以上の企業では50.5%であり、1～49人の企業では10.3%であった。ストレスチェックを実施又は実施予定（「全員に対して実施した」、「一部に対して実施した」、「実施していないが実施予定である」の合計。以下同じ。）の企業の割合は、正規雇用者数が50人以上の企業では88.3%、1～49人の企業では61.4%であった。

図表 61 ストレスチェックの実施状況（平成28年11月30日までの実施状況）【正規雇用者数別】

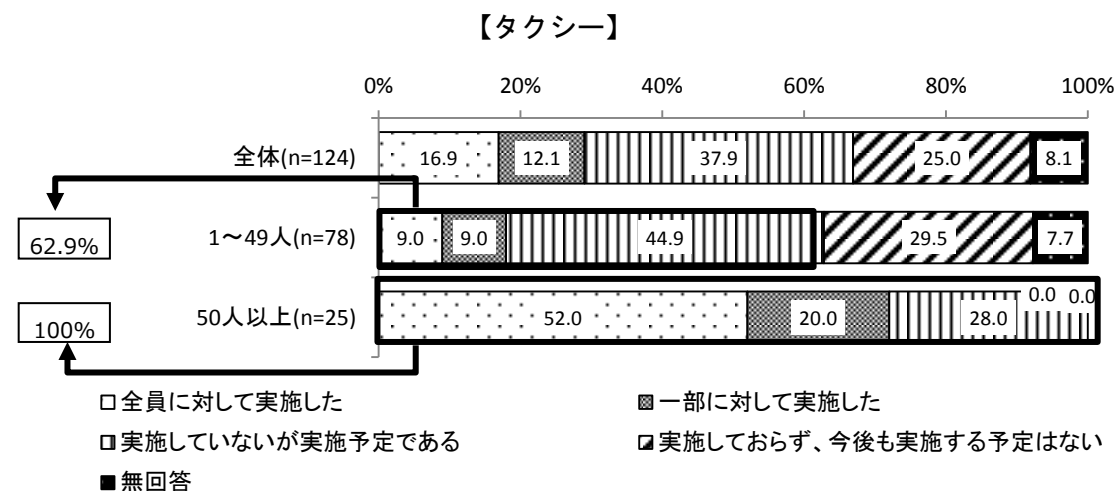
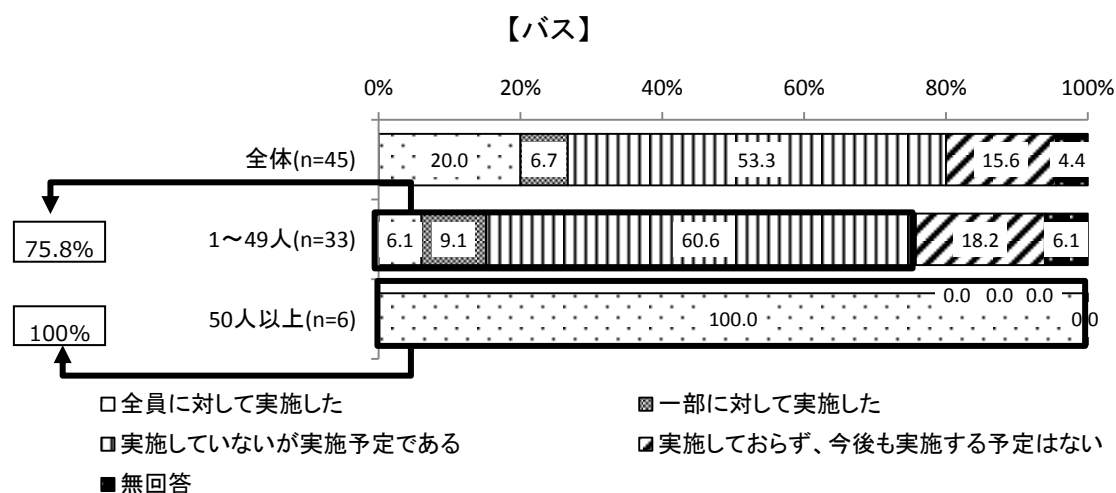


※全体の調査数には正規雇用者数が「0人」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

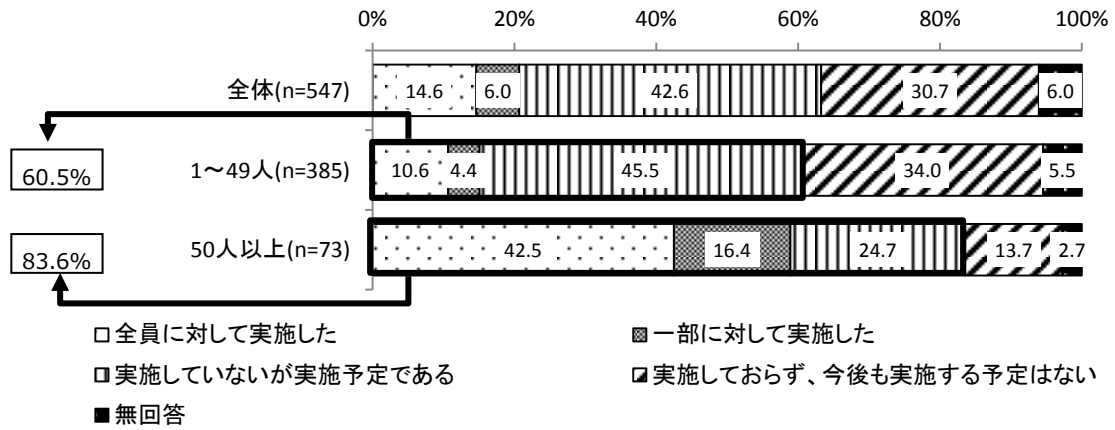
正規雇用者数別、業種別に平成 28 年 11 月 30 日までのストレスチェックの実施状況をみると、「全員に対して実施した」企業の割合は、「バス」では正規雇用者数が 50 人以上の企業では 100% であり、1～49 人の企業では 6.1%であった。「タクシー」では正規雇用者数が 50 人以上の企業では 52.0%であり、1～49 人の企業では 9.0%であった。「トラック」では正規雇用者数が 50 人以上の企業では 42.5%であり、1～49 人の企業では 10.6%であった。ストレスチェックを実施又は実施予定の企業の割合は、「バス」では正規雇用者数が 50 人以上の企業では 100%であり、1～49 人の企業では 75.8%であった。「タクシー」では正規雇用者数が 50 人以上の企業では 100%であり、1～49 人の企業では 62.9%であった。「トラック」では正規雇用者数が 50 人以上の企業では 83.6%であり、1～49 人の企業では 60.5%であった。

なお、「バス」の正規雇用者数が 50 人以上の企業は調査数が 10 未満と少ない点に留意が必要である。

図表 62 ストレスチェックの実施状況（平成 28 年 11 月 30 日までの実施状況）【正規雇用者数別・業種別】



【トラック】



※全体の調査数には正規雇用者数が「0人」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

(4) 休職・退職の状況について

① 病気による休職者の比率と過去3年間（平成25、26、27年度）の動向

正規雇用者における病気による休職者の比率（平成28年12月1日時点）をみると、何らかの病気による休職者がいる企業は18.9%であり、病気による休職者の割合が正規雇用者の「2.0%以上」となる企業は15.3%であった。

業種別にみると、何らかの病気による休職者がいる企業の割合は「タクシー」が29.8%で最も高く、「バス」では26.7%、「トラック」では16.0%であった。

図表 63 病気による休職者の比率（平成28年12月1日時点）【正規雇用者・業種別】

	調査数	0%	上段：回答数（件）					無回答	（者病気がいるによる休職）
			0.5%未満	1.0%未満	1.1%未満	2.1%未満	2.0%以上		
全体	752	427	7	8	10	2	115	183	142
	100.0	56.8	0.9	1.1	1.3	0.3	15.3	24.3	18.9
バス	45	23	2	1	1	0	8	10	12
	100.0	51.1	4.4	2.2	2.2	0.0	17.8	22.2	26.7
タクシー	121	52	0	1	1	1	33	33	36
	100.0	43.0	0.0	0.8	0.8	0.8	27.3	27.3	29.8
トラック	543	328	5	5	6	1	70	128	87
	100.0	60.4	0.9	0.9	1.1	0.2	12.9	23.6	16.0

※正規雇用者が1人以上の企業（調査数 n=752）について集計。

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

※「病気による休職者がいる」企業の調査数は、「0.5%未満」～「2.0%以上」であった企業の調査数の合計に等しい。

正規雇用者における病気による休職者のうち、脳・心臓疾患による休職者の比率（平成 28 年 12 月 1 日時点）をみると、脳・心臓疾患による休職者がいる企業は 6.5%であり、脳・心臓疾患による休職者の割合が正規雇用者の「2.0%以上」となる企業は 5.2%であった。

業種別にみると、脳・心臓疾患による休職者がいる企業の割合は「バス」が 15.6%で最も高く、「タクシー」では 9.9%、「トラック」では 5.2%であった。

図表 64 脳・心臓疾患による休職者の比率（平成 28 年 12 月 1 日時点）【正規雇用者・業種別】

	調査数	0 %	上段：回答数（件）					無回答	下段：割合（%）	脳・心臓疾患による休職者がいる企業（再掲）
			0 . 5 % 未満	1 0 . 5 % 未満	1 1 . 5 % 未満	2 1 . 5 % 未満	2 . 0 % 以上			
全体	752	254	6	1	2	1	39	449	49	
	100.0	33.8	0.8	0.1	0.3	0.1	5.2	59.7	6.5	
バス	45	13	3	0	1	0	3	25	7	
	100.0	28.9	6.7	0.0	2.2	0.0	6.7	55.6	15.6	
タクシー	121	37	0	1	1	1	9	72	12	
	100.0	30.6	0.0	0.8	0.8	0.8	7.4	59.5	9.9	
トラック	543	189	2	0	0	0	26	326	28	
	100.0	34.8	0.4	0.0	0.0	0.0	4.8	60.0	5.2	

※正規雇用者が 1 人以上の企業（調査数 n=752）について集計。

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

※「脳・心臓疾患による休職者がいる」企業の調査数は、「0.5%未満」～「2.0%以上」であった企業の調査数の合計に等しい。

正規雇用者における病気による休職者のうち、精神障害等（メンタルヘルス不調を含む。）による休職者の比率（平成 28 年 12 月 1 日時点）をみると、精神障害等による休職者がいる企業は 3.5% であり、精神障害等による休職者の割合が正規雇用者の「2.0%以上」となる企業は 1.9% であった。

業種別にみると、精神障害等による休職者がいる企業の割合は「タクシー」が 5.0% で最も高く、「バス」では 4.4%、「トラック」では 2.6% であった。

図表 65 精神障害等による休職者の比率（平成 28 年 12 月 1 日時点）【正規雇用者・業種別】

	調査数	0 %	上段：回答数（件） 下段：割合（%）					無回答	（る精神障害等 再休職者がいる による割合）
			0 5 % 未 満	1 0 0 5 % % 未 満 上	1 1 5 0 % % 未 満 上	2 1 0 5 % % 未 満 上	2 0 % 以 上		
全体	752	266 35.4	3 0.4	7 0.9	1 0.1	1 0.1	14 1.9	460 61.2	26 3.5
バス	45	16 35.6	1 2.2	1 2.2	0 0.0	0 0.0	0 0.0	27 60.0	2 4.4
タクシー	121	44 36.4	0 0.0	3 2.5	0 0.0	1 0.8	2 1.7	71 58.7	6 5.0
トラック	543	192 35.4	1 0.2	1 0.2	0 0.0	0 0.0	12 2.2	337 62.1	14 2.6

※正規雇用者が 1 人以上の企業（調査数 n=752）について集計。

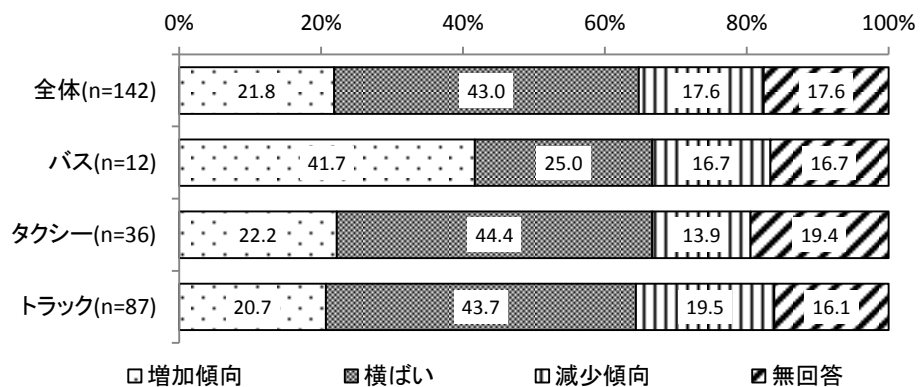
※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

※「精神障害等による休職者がいる」企業の調査数は、「0.5%未満」～「2.0%以上」であった企業の調査数の合計に等しい。

正規雇用者における病気による休職者数の過去 3 年間（平成 25、26、27 年度）の動向をみると、「増加傾向」が 21.8%、「横ばい」が 43.0%、「減少傾向」が 17.6% であった。

業種別にみると、「バス」では「増加傾向」が 41.7% と、他の業種に比べてその割合が高かった。

図表 66 病気による休職者数の過去 3 年間（平成 25、26、27 年度）の動向【正規雇用者・業種別】



※正規雇用者が 1 人以上かつ病気による休職者が 1 人以上の企業（調査数 n=142）について集計。

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

②病気による退職者の比率と過去3年間（平成25、26、27年度）の動向

正規雇用者における病気による退職者の比率（平成27年4月～平成28年3月）をみると、何らかの病気による退職者がいる企業は15.8%であり、病気による退職者の割合が正規雇用者の「2.0%以上」となる企業は11.7%であった。

業種別にみると、何らかの病気による退職者がいる企業の割合は「タクシー」が26.4%で最も高く、「バス」では8.9%、「トラック」では13.8%であった。

図表 67 病気による退職者の比率（平成27年4月～平成28年3月）【正規雇用者・業種別】

	調査数	0 %	上段：回答数（件）					無回答	（者が病気による退職）
			0.5 %未満	1.0 %未満	1.1 %未満	2.1 %未満	2.0 %以上		
全体	752	448	6	8	12	5	88	185	119
	100.0	59.6	0.8	1.1	1.6	0.7	11.7	24.6	15.8
バス	45	27	1	1	0	0	2	14	4
	100.0	60.0	2.2	2.2	0.0	0.0	4.4	31.1	8.9
タクシー	121	55	0	3	1	2	26	34	32
	100.0	45.5	0.0	2.5	0.8	1.7	21.5	28.1	26.4
トラック	543	343	3	4	11	3	54	125	75
	100.0	63.2	0.6	0.7	2.0	0.6	9.9	23.0	13.8

※正規雇用者が1人以上の企業（調査数 n=752）について集計。

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

※「病気による退職者がいる」企業の調査数は、「0.5%未満」～「2.0%以上」であった企業の調査数の合計に等しい。

正規雇用者における病気による退職者のうち、脳・心臓疾患による退職者がいる企業は4.5%であり、脳・心臓疾患による退職者の割合が正規雇用者の「2.0%以上」となる企業は3.5%であった。

業種別にみると、脳・心臓疾患による退職者がいる企業の割合は「タクシー」が7.4%で最も高く、「バス」では4.4%、「トラック」では4.2%であった。

図表 68 脳・心臓疾患による退職者の比率（平成 27 年 4 月～平成 28 年 3 月）【正規雇用者・業種別】

	調査数	0 %	上段：回答数（件）					無回答	下段：割合（%）	（るよる脳・心臓疾患による再退職者がいる）
			0 . 5 % 未満	1 0 . 5 % 未満	1 1 . 5 0 % 未満	2 1 . 0 5 % 未満	2 . 0 % 以上			
全体	752	249	3	1	3	1	26	469	34	
	100.0	33.1	0.4	0.1	0.4	0.1	3.5	62.4	4.5	
バス	45	15	1	0	1	0	0	28	2	
	100.0	33.3	2.2	0.0	2.2	0.0	0.0	62.2	4.4	
タクシー	121	39	0	1	1	1	6	73	9	
	100.0	32.2	0.0	0.8	0.8	0.8	5.0	60.3	7.4	
トラック	543	181	2	0	1	0	20	339	23	
	100.0	33.3	0.4	0.0	0.2	0.0	3.7	62.4	4.2	

※正規雇用者が1人以上の企業（調査数 n=752）について集計。

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

※「脳・心臓疾患による退職者がいる」企業の調査数は、「0.5%未満」～「2.0%以上」であった企業の調査数の合計に等しい。

正規雇用者における病気による退職者のうち、精神障害等（メンタルヘルス不調を含む。以下同じ。）による退職がいる企業は 2.8%であり、精神障害等による退職者の割合が正規雇用者の「2.0%以上」となる企業は 1.7%であった。

業種別にみると、精神障害等による退職者がいる企業の割合は「タクシー」が 4.1%で最も高く、「バス」では 0.0%、「トラック」では 2.6%であった。

図表 69 精神障害等による退職者の比率（平成 27 年 4 月～平成 28 年 3 月）【正規雇用者・業種別】

	調査数	0 %	上段：回答数（件）					無回答	下段：割合（%）	（る精再退神掲職障者害が等いるよ）
			0 . 5 % 未満	1 0 . 5 % 未満	1 1 . 5 0 % 未満	2 1 . 0 5 % 未満	2 . 0 % 以上			
全体	752	251	3	1	3	1	13	480	21	
	100.0	33.4	0.4	0.1	0.4	0.1	1.7	63.8	2.8	
バス	45	16	0	0	0	0	0	29	0	
	100.0	35.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	64.4	0.0	
タクシー	121	43	0	1	1	0	3	73	5	
	100.0	35.5	0.0	0.8	0.8	0.0	2.5	60.3	4.1	
トラック	543	178	2	0	2	1	9	351	14	
	100.0	32.8	0.4	0.0	0.4	0.2	1.7	64.6	2.6	

※正規雇用者が1人以上の企業（調査数 n=752）について集計。

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

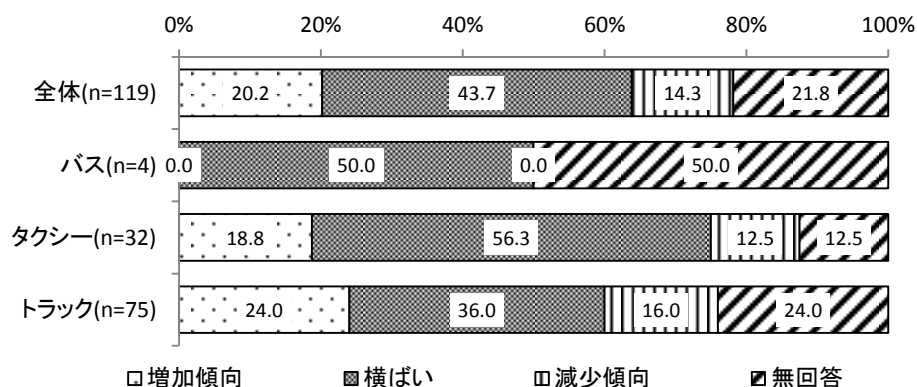
※「精神障害等による退職者がいる」企業の調査数は、「0.5%未満」～「2.0%以上」であった企業の調査数の合計に等しい。

正規雇用者における病気による退職者数の過去3年間（平成25、26、27年度）の動向をみると、「増加傾向」が20.2%、「横ばい」が43.7%、「減少傾向」が14.3%であった。

業種別にみると、「バス」では「増加傾向」が0.0%であった一方、「タクシー」では18.8%、「トラック」では24.0%であった。

なお、バスは調査数が10未満と少ない点に留意が必要である。

図表 70 病気による退職者数の過去3年間（平成25、26、27年度）の動向【正規雇用者・業種別】



※正規雇用者が1人以上かつ病気による休職者が1人以上の企業（調査数 n=119）について集計。
 ※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

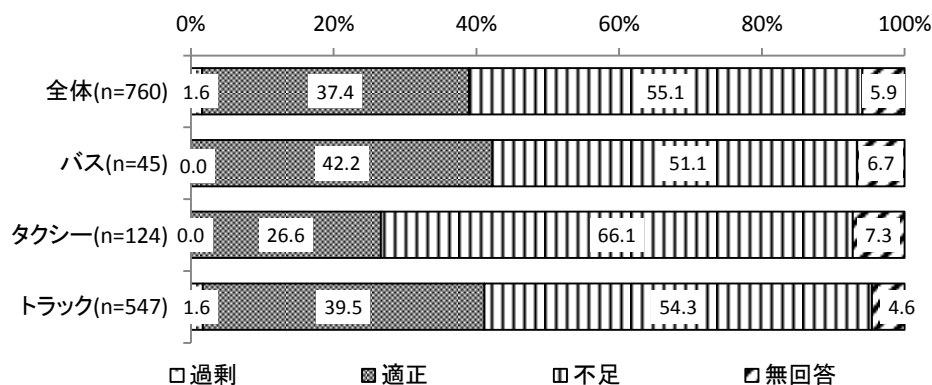
（5）商慣行、経営環境等について

①業務量に比した人員不足感

自動車運転従事者の業務量に比した人員不足感は、「過剰」が1.6%、「適正」が37.4%、「不足」が55.1%であった。

業種別にみると、「不足」と回答した企業の割合は「タクシー」が66.1%と最も高く、次いで「トラック」が54.3%、「バス」が51.1%であった。

図表 71 業務量に比した人員不足感【自動車運転従事者・業種別】

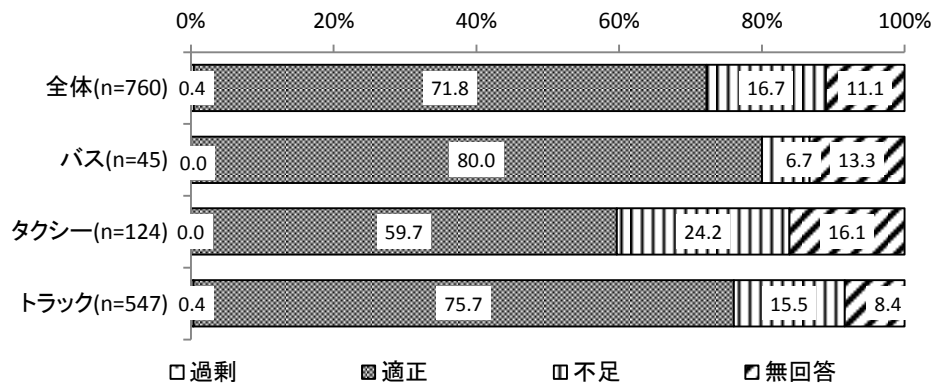


※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

配車係の業務量に比した人員不足感は、「過剰」が0.4%、「適正」が71.8%、「不足」が16.7%であった。

業種別にみると、「不足」と回答した企業の割合は「タクシー」が24.2%と最も高く、次いで「トラック」が15.5%、「バス」が6.7%であった。

図表 72 業務量に比した人員不足感【配車係・業種別】

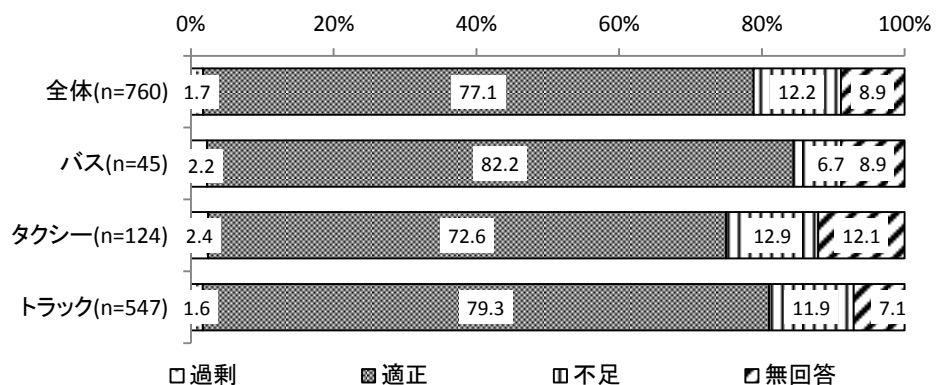


※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

運行管理者の業務量に比した人員不足感は、「過剰」が1.7%、「適正」が77.1%、「不足」が12.2%であった。

業種別にみると、「不足」と回答した企業の割合は「タクシー」が12.9%と最も高く、次いで「トラック」が11.9%、「バス」が6.7%であった。

図表 73 業務量に比した人員不足感【運行管理者・業種別】

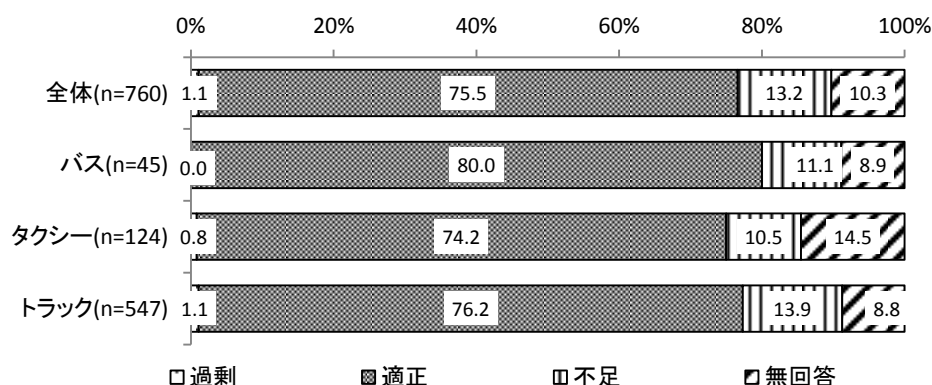


※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

その他事務職員等の業務量に比した人員不足感は、「過剰」が1.1%、「適正」が75.5%、「不足」が13.2%であった。

業種別にみると、「不足」と回答した企業の割合は「トラック」が13.9%と最も高く、次いで「バス」が11.1%、「タクシー」が10.5%であった。

図表 74 業務量に比した人員不足感【その他事務職員等・業種別】

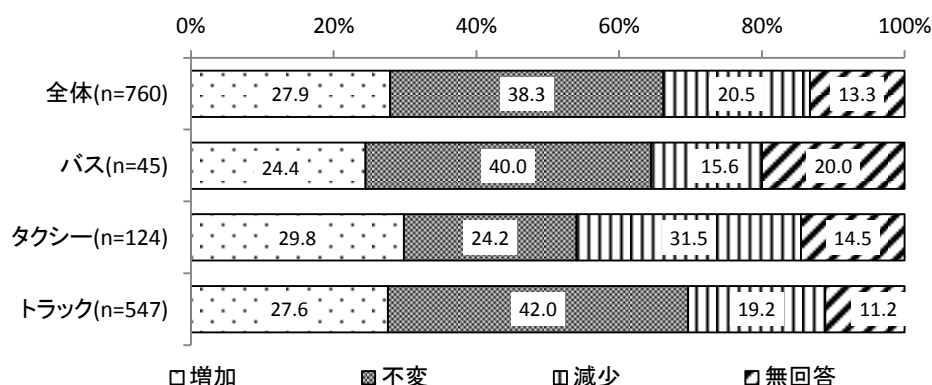


※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

過去3年間（平成25、26、27年度）の自動車運転従事者の人員不足感の傾向については、「増加」が27.9%、「不変」が38.3%、「減少」が20.5%であった。

業種別にみると、「増加」と回答した企業の割合は「タクシー」が29.8%と最も高く、次いで「トラック」が27.6%、「バス」が24.4%であった。

図表 75 過去3年間（平成25、26、27年度）の人員不足感の傾向【自動車運転従事者・業種別】



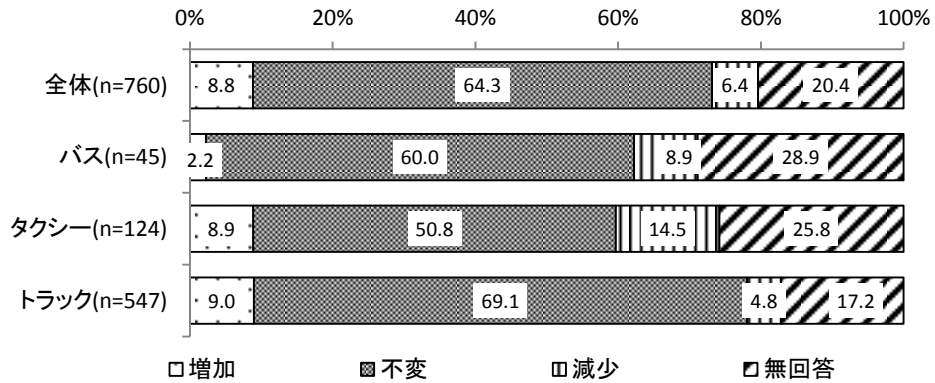
※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

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

過去3年間（平成25、26、27年度）の配車係の人員不足感の傾向については、「増加」が8.8%、「不変」が64.3%、「減少」が6.4%であった。

業種別にみると、「増加」と回答した企業の割合は「トラック」が9.0%と最も高く、次いで「タクシー」が8.9%、「バス」が2.2%であった。

図表 76 過去3年間（平成25、26、27年度）の人員不足感の傾向【配車係・業種別】



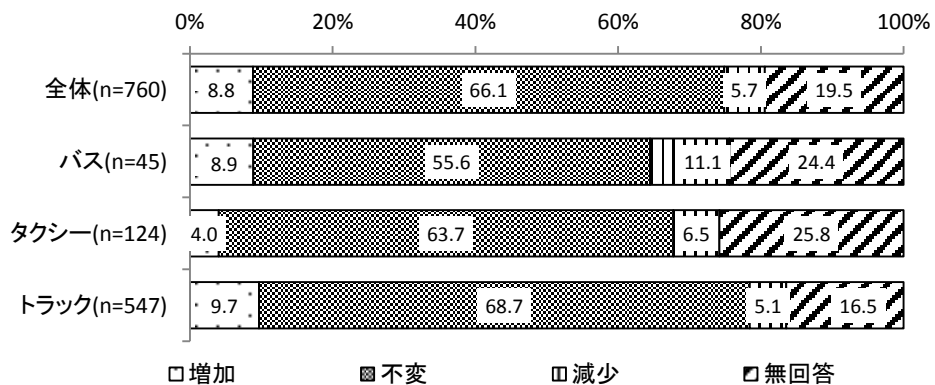
※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含まため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

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

過去3年間（平成25、26、27年度）の運行管理者の人員不足感の傾向については、「増加」が8.8%、「不変」が66.1%、「減少」が5.7%であった。

業種別にみると、「増加」と回答した企業の割合は「トラック」が9.7%で最も高く、次いで「バス」が8.9%、「タクシー」が4.0%であった。

図表 77 過去3年間（平成25、26、27年度）の人員不足感の傾向【運行管理者・業種別】



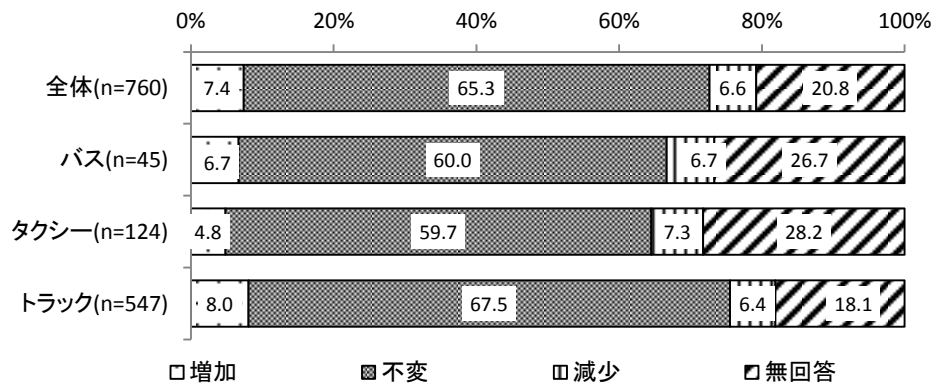
※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含まため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

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

過去3年間（平成25、26、27年度）のその他事務職員等の人員不足感の傾向については、「増加」が7.4%、「不変」が65.3%、「減少」が6.6%であった。

業種別にみると、「増加」と回答した企業の割合は「トラック」が8.0%と最も高く、次いで「バス」が6.7%、「タクシー」が4.8%であった。

図表 78 過去3年間（平成25、26、27年度）の人員不足感の傾向【その他事務職員等・業種別】



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

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

②労働基準監督署又は地方運輸局からの監督、監査（調査）

過去3年間（平成25、26、27年度）の労働基準監督署又は地方運輸局からの監督、監査（調査）の実施状況については、「労働基準監督署から監督を受けた」が24.2%、「地方運輸局から監査（調査）を受けた」が24.7%、「いずれも受けていない」が47.2%であった。

業種別にみると、「労働基準監督署から監督を受けた」又は「地方運輸局から監査（調査）を受けた」と回答した企業の割合は、「バス」が44.4%と最も高く、次いで「トラック」が42.8%、「タクシー」が38.7%であった。

図表 79 過去3年間（平成25、26、27年度）の労働基準監督署又は地方運輸局からの
監督、監査（調査）の実施状況（複数回答）【業種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	労働基準監督署から監督を受けた（A）	地方運輸局から監査（調査）を受けた（B）	いずれも受けていない	分からない	無回答	(A) + (B)
全体	760 100.0	184 24.2	188 24.7	359 47.2	24 3.2	60 7.9	317 41.7
バス	45 100.0	16 35.6	9 20.0	19 42.2	2 4.4	4 8.9	20 44.4
タクシー	124 100.0	26 21.0	29 23.4	61 49.2	5 4.0	10 8.1	48 38.7
トラック	547 100.0	132 24.1	142 26.0	258 47.2	14 2.6	41 7.5	234 42.8

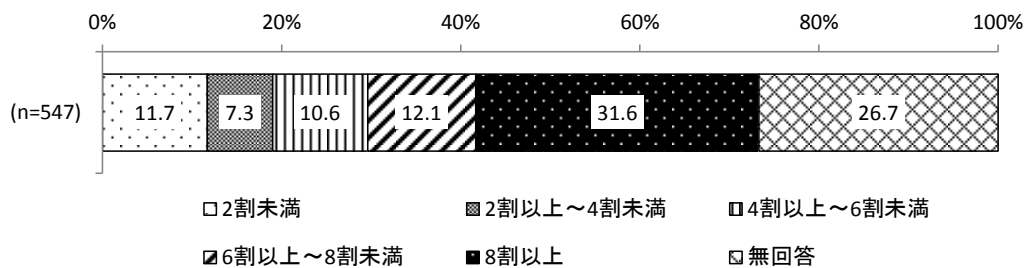
※全体の調査数には業種が「その他」、「無回答」のものを含むため、全体の調査数は各業種の調査数の合計と一致しない。

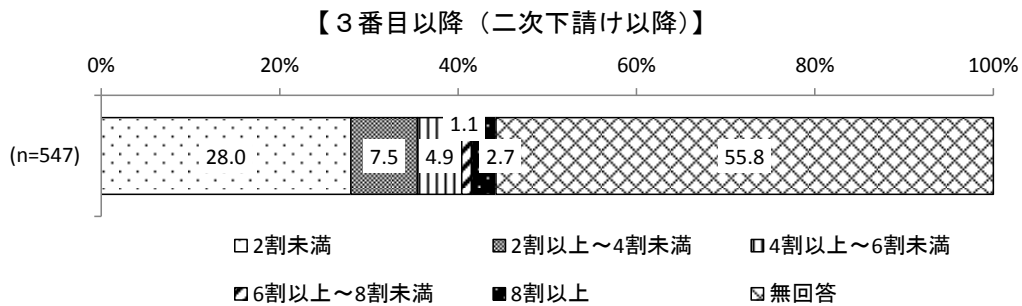
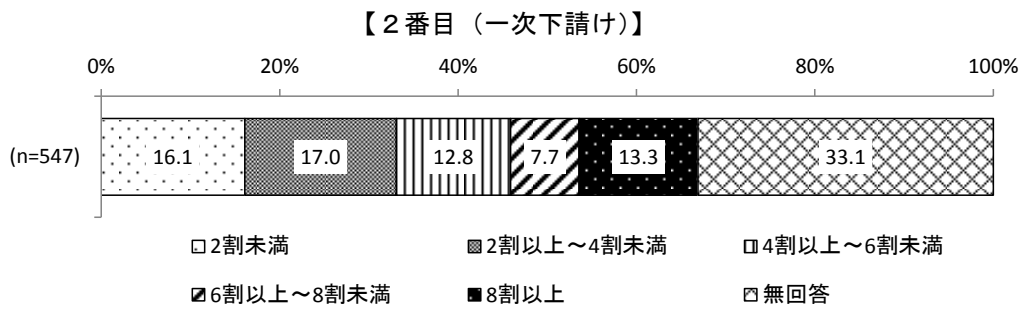
※(A) + (B) は、(A) または (B) の少なくともいずれかがあったと回答した企業を指す。

③トラック運送の商慣行・経済状況等

トラックの企業における、実運送を自社で担っている平成27年度の取引について、取引の立場別に取引件数に占める割合をみると、【1番目（元請）】は「8割以上」が31.6%、【2番目（一次下請け）】は「2割以上4割未満」が17.0%、【3番目以降（二次下請け以降）】は「2割未満」が28.0%とそれぞれ最も多かった。

図表 80 実運送を自社で担っている取引（平成27年度）についての
取引の立場別の取引件数に占める割合
【1番目（元請）】

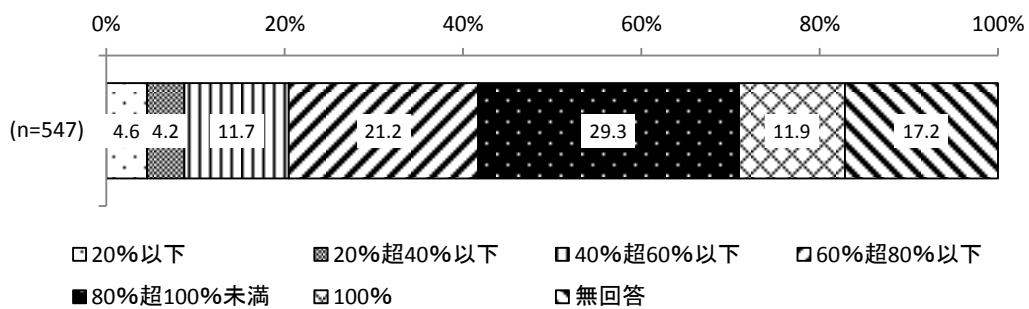




※業種がトラックの企業（調査数 n=547）について集計。

赤字が発生しない水準の運賃・料金を収受できている取引の割合は、「80%超 100%未満」が 29.3%で最も多く、次いで「60%超 80%以下」が 21.2%、「100%」が 11.9%であった。

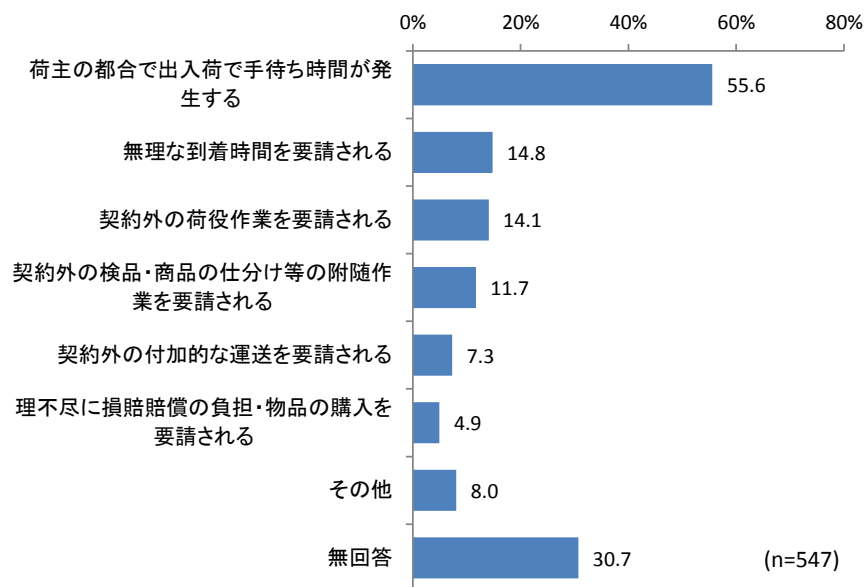
図表 81 赤字が発生しない水準の運賃・料金を収受できている取引の割合



※業種がトラックの企業（調査数 n=547）について集計。

取引慣行として荷主から要請される事項又は荷主の都合で発生する事項については、「荷主の都合で出入荷で手待ち時間が発生する」が 55.6%で最も多く、次いで「無理な到着時間を要請される」が 14.8%、「契約外の荷役作業を要請される」が 14.1%であった。

図表 82 取引慣行として荷主から要請される事項又は荷主の都合で発生する事項（複数回答）

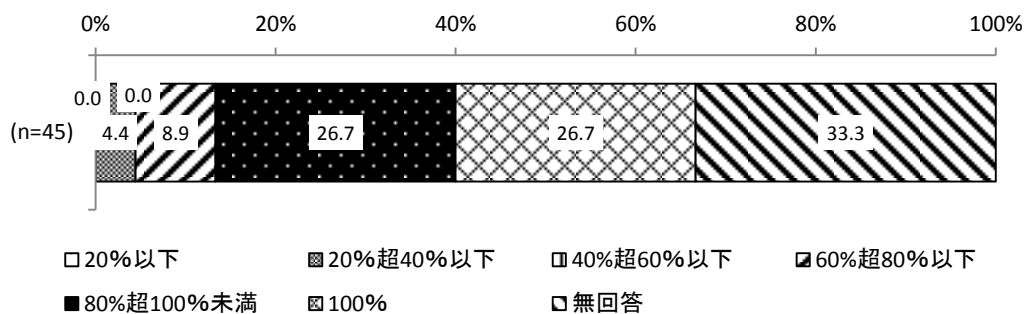


※業種がトラックの企業（調査数 n=547）について集計。

④乗合バス・貸切バスによる輸送の経営状況等

赤字が発生しない水準の運賃・料金を収受できている取引の割合は、「80%超 100%未満」及び「100%」が 26.7%で最も多かった。

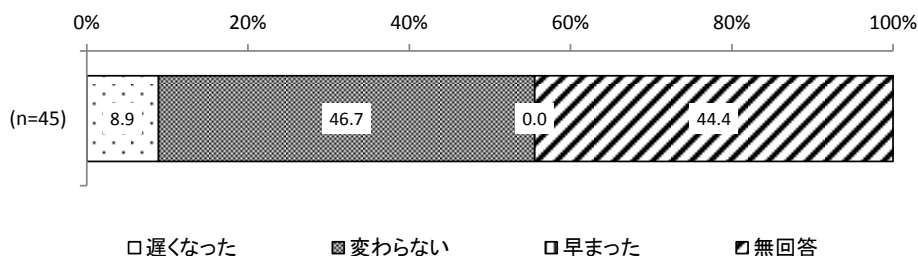
図表 83 赤字が発生しない水準の運賃・料金を収受できている取引の割合



※業種が「バス」の企業（調査数 n=45）について集計。

過去3年間（平成25、26、27年度）における始発便の時間は、「変わらない」が46.7%で最も多く、次いで「遅くなった」が8.9%であった。

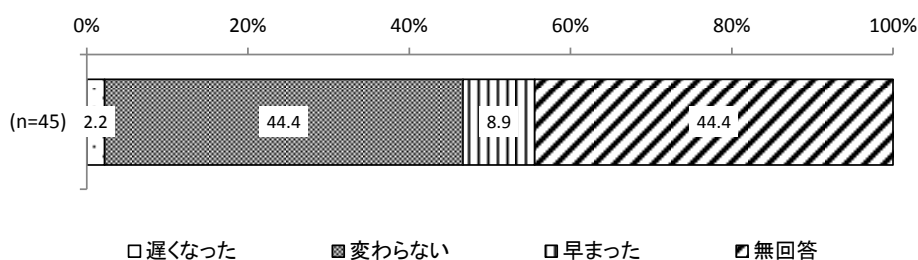
図表 84 過去3年間（平成25、26、27年度）の始発便の時間の状況



※業種が「バス」の企業（調査数 n=45）について集計。

過去3年間（平成25、26、27年度）における最終便の時間は、「変わらない」が44.4%で最も多く、次いで「早まった」が8.9%であった。

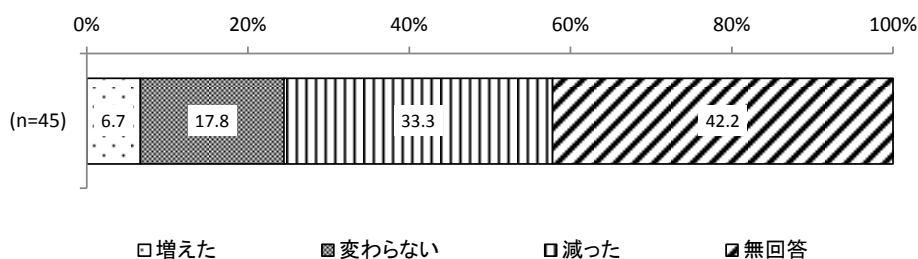
図表 85 過去3年間（平成25、26、27年度）の最終便の時間の状況



※業種が「バス」の企業（調査数 n=45）について集計。

過去3年間（平成25、26、27年度）における運行本数は、「減った」が33.3%で最も多く、次いで「変わらない」が17.8%であった。

図表 86 過去3年間（平成25、26、27年度）の運行本数の状況



2) 労働者調査

(1) 回答者の基本属性

①雇用形態

回答のあった4,678人のうち、「正社員」が89.2%で最も多く、次いで「契約社員」と「嘱託社員」がそれぞれ3.1%であった。

職種別にみると、いずれの職種も「正社員」が最も多く、「トラック運転者」では94.2%、「バス運転者」では85.1%、「タクシー運転者」では73.8%であった。

なお、次頁以降の結果は、正規雇用者（正社員又は短時間正社員と回答した者）のみ報告する。

図表 87 雇用形態【職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

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

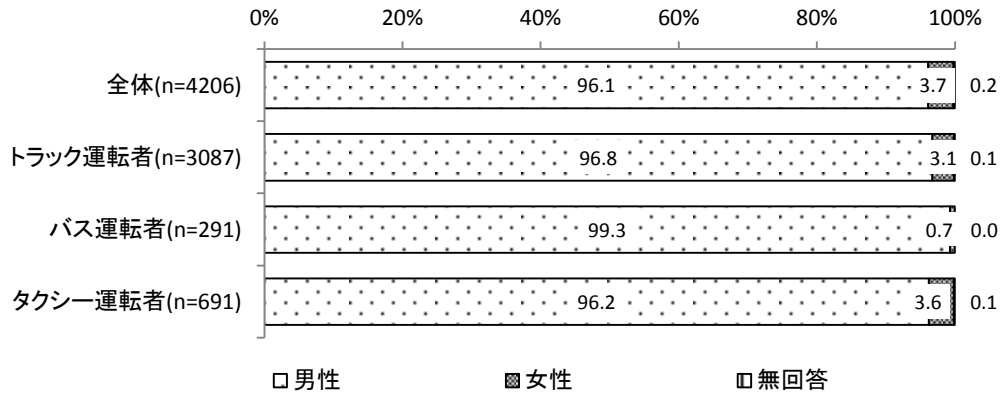
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

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

②性別

回答のあった4,206人のうち、「男性」が96.1%、「女性」が3.7%であった。

図表 88 性別【正規雇用者・職種別】



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

③年齢

回答者の年齢は、「40歳代」が34.9%で最も多く、次いで「50歳代」が30.3%、「60歳代以上」が15.3%であった。

職種別にみると、「トラック運転者」と「バス運転者」では「40歳代」がそれぞれ39.3%、40.2%で最も多く、「タクシー運転者」では「60歳代以上」が43.4%で最も多かった。

図表 89 年齢【正規雇用者・職種別】

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

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

④勤務年数、及び自動車運転従事者（ドライバー）としての通算経験年数

現在の勤務先（法人）での勤務年数は、「5年未満」が33.3%で最も多く、次いで「5年以上10年未満」が21.1%、「10年以上15年未満」及び「20年以上」が16.4%であった。

職種別にみると、「トラック運転者」と「タクシー運転者」では「5年未満」がそれぞれ33.9%、33.3%で最も多く、「バス運転者」では「20年以上」が26.5%で最も多かった。

図表 90 現在の勤務先（法人）での勤務年数【正規雇用者・職種別】

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

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

自動車運転従事者（ドライバー）としての通算経験年数は、「20年以上」が39.9%で最も多く、次いで「10年以上15年未満」が15.1%、「15年以上20年未満」が13.0%であった。

職種別にみると、いずれの職種も「20年以上」が最も多かったが、「バス運転者」では51.9%と、他の職種に比べて高かった。

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

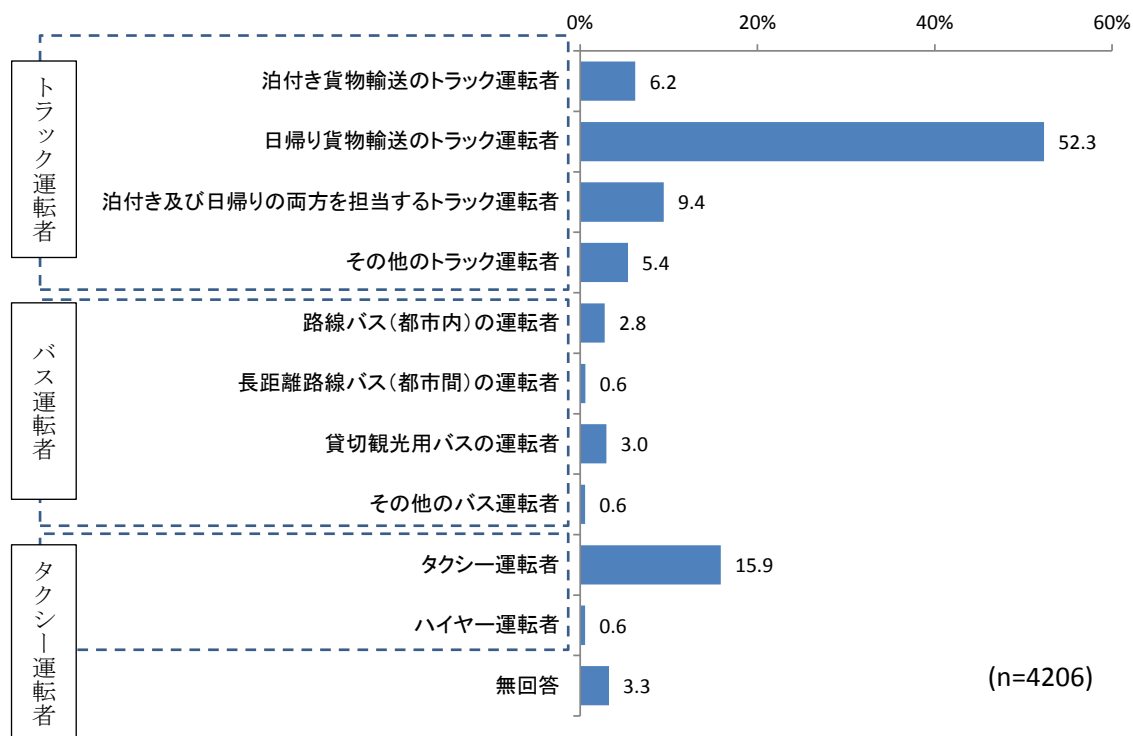
	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）						平均 （単位：年）
		5年未満	5年以上10年未満	10年以上15年未満	15年以上20年未満	20年以上	無回答	
全体	4206 100.0	518 12.3	533 12.7	637 15.1	546 13.0	1680 39.9	292 6.9	17.7
トラック運転者	3087 100.0	392 12.7	385 12.5	478 15.5	427 13.8	1246 40.4	159 5.2	17.2
バス運転者	291 100.0	16 5.5	31 10.7	36 12.4	40 13.7	151 51.9	17 5.8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

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

⑤主に従事している仕事

主に従事している仕事は、「日帰り貨物輸送のトラック運転者」が52.3%で最も多く、次いで「タクシー運転者」が15.9%、「泊付き及び日帰りの両方を担当するトラック運転者」が9.4%であった。

図表 92 主に従事している仕事【正規雇用者・職種別】

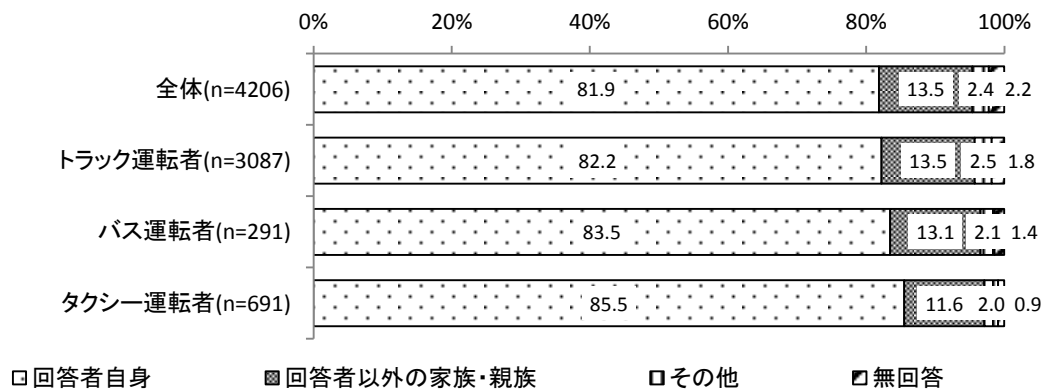


⑥主たる家計の維持（支持）者

主たる家計の維持（支持）者は、「回答者自身」が81.9%、「回答者以外の家族・親族」が13.5%であった。

職種別にみると、職種によって大きな違いは見られなかった。

図表 93 主たる家計の維持（支持）者【正規雇用者・職種別】



⑦回答者自身の年収

回答者自身の年収は、「200万円以上400万円未満」が55.8%で最も多く、次いで「400万円以上600万円未満」が31.7%、「130万円以上200万円未満」が5.2%であった。

職種別にみると、いずれの職種においても「200万円以上400万円未満」が最も多く、「トラック運転者」では57.8%、「バス運転者」では40.2%、「タクシー運転者」では56.3%であった。

図表 94 回答者自身の年収【正規雇用者・職種別】

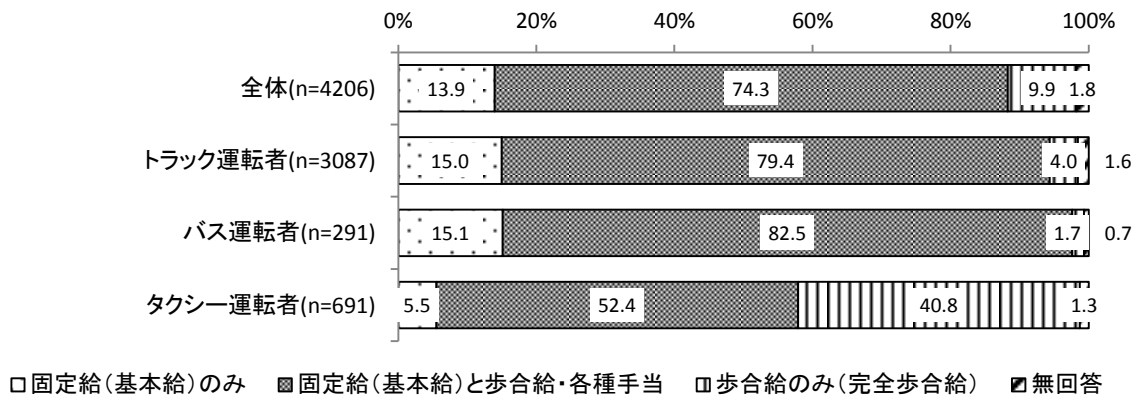
	調査数	10万円未満	11万円未満	21万円未満	42万円未満	64万円未満	86万円未満	18万円以上	10万円以上	分からない	無回答
全体	4206	25	60	217	2347	1334	102	19	3	29	70
	100.0	0.6	1.4	5.2	55.8	31.7	2.4	0.5	0.1	0.7	1.7
トラック運転者	3087	15	14	66	1785	1081	64	8	3	21	30
	100.0	0.5	0.5	2.1	57.8	35.0	2.1	0.3	0.1	0.7	1.0
バス運転者	291	2	4	16	117	109	27	10	0	1	5
	100.0	0.7	1.4	5.5	40.2	37.5	9.3	3.4	0.0	0.3	1.7
タクシー運転者	691	7	36	118	389	119	7	1	0	5	9
	100.0	1.0	5.2	17.1	56.3	17.2	1.0	0.1	0.0	0.7	1.3

⑧賃金体系

賃金体系は、「固定給（基本給）のみ」が 13.9%、「固定給（基本給）と歩合給・各種手当」が 74.3%、「歩合給のみ（完全歩合給）」が 9.9%であった。

職種別にみると、いずれの職種においても「固定給（基本給）と歩合給・各種手当」が最も多かった。「タクシー運転者」では「歩合給のみ（完全歩合給）」が 40.8%と、他の職種に比べてその割合が高かった。

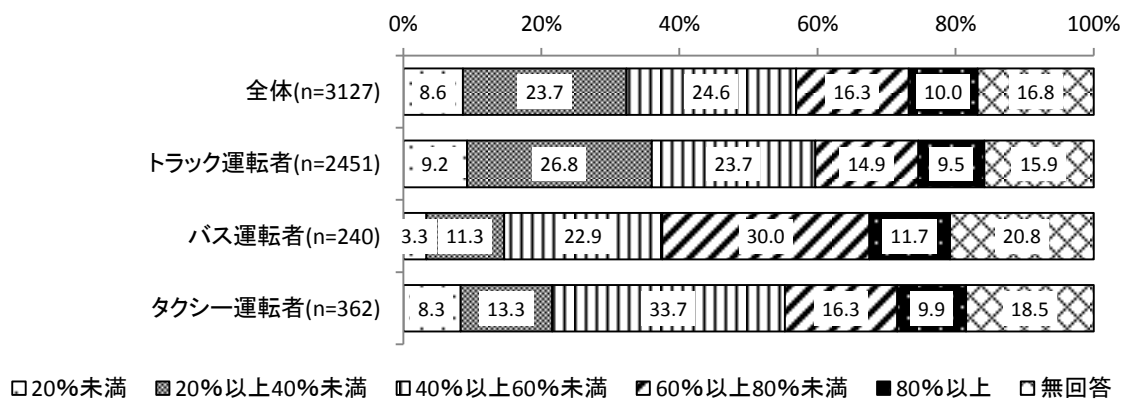
図表 95 賃金体系【正規雇用者・職種別】



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

賃金に占める固定給（基本給）の割合は、「40%以上 60%未満」が 24.6%で最も多く、次いで「20%以上 40%未満」が 23.7%、「60%以上 80%未満」が 16.3%であった。

図表 96 賃金に占める固定給（基本給）の割合【正規雇用者・職種別】



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

(2) 回答者の働き方について

①労働時間（平成 27 年 12 月～平成 28 年 11 月）

<平均的な 1 か月の拘束時間>

正規雇用者における平成 27 年 12 月～平成 28 年 11 月の平均的な 1 か月の拘束時間の平均は 206.6 時間であり、「200 時間超 250 時間以下」が 17.6%で最も多く、次いで「150 時間超 200 時間以下」が 15.2%、「250 時間超 300 時間以下」が 14.2%であった。

職種別にみると、平均的な 1 か月の拘束時間の平均は「タクシー運転者」が最も長く 220.0 時間、「バス運転者」が最も短く 191.3 時間であった。

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

【正規雇用者・職種別】

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

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

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

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

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

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

<拘束時間が最長の月の拘束時間>

正規雇用者における平成27年12月～平成28年11月の最も長かった1か月の拘束時間の平均は231.6時間であり、「250時間超 300時間以下」が12.5%で最も多く、次いで「200時間超 250時間以下」が9.6%、「150時間以下」が5.7%であった。

職種別にみると、最も長かった1か月の拘束時間の平均は「トラック運転者」が最も長く234.1時間、「バス運転者」が最も短く215.3時間であった。

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

【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）							平均 (単位：時間)
		150時間以下	200時間以下	250時間以下	300時間以下	350時間以下	400時間以下	無回答	
全体	4206 100.0	238 5.7	178 4.2	404 9.6	526 12.5	236 5.6	52 1.2	2572 61.2	231.6
トラック運転者	3087 100.0	176 5.7	147 4.8	307 9.9	416 13.5	211 6.8	32 1.0	1798 58.2	234.1
バス運転者	291 100.0	32 11.0	14 4.8	25 8.6	36 12.4	5 1.7	15 5.2	164 56.4	215.3
タクシー運転者	691 100.0	23 3.3	12 1.7	71 10.3	69 10.0	18 2.6	2 0.3	496 71.8	229.0

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

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

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

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

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

<平均的な1か月の労働時間>

正規雇用者における平成27年12月～平成28年11月の平均的な1か月の労働時間の平均は177.9時間であり、「150時間超200時間以下」が21.8%で最も多く、次いで「200時間超250時間以下」が14.4%、「100時間以下」が8.4%であった。

職種別にみると、平均的な1か月の労働時間の平均は「タクシー運転者」が最も長く189.9時間、「バス運転者」が最も短く141.8時間であった。

図表 99 1か月の労働時間（平成27年12月～平成28年11月の平均的な1か月）【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）							平均 (単位：時間)
		100時間以下	105時間以下	110時間以下	115時間以下	120時間以下	125時間以下	130時間以下	
全体	4206 100.0	352 8.4	171 4.1	915 21.8	604 14.4	220 5.2	35 0.8	1909 45.4	177.9
トラック運転者	3087 100.0	266 8.6	129 4.2	704 22.8	455 14.7	173 5.6	28 0.9	1332 43.1	178.7
バス運転者	291 100.0	42 14.4	16 5.5	53 18.2	20 6.9	7 2.4	0 0.0	153 52.6	141.8
タクシー運転者	691 100.0	35 5.1	23 3.3	142 20.5	120 17.4	37 5.4	7 1.0	327 47.3	189.9

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

<労働時間が最長の月の労働時間>

正規雇用者における平成27年12月～平成28年11月の最も長かった1か月の労働時間の平均は204.2時間であり、「200時間超250時間以下」が11.1%で最も多く、次いで「250時間超300時間以下」が8.6%、「150時間超200時間以下」が8.1%であった。

職種別にみると、平均的な1か月の労働時間の平均は「トラック運転者」が最も長く207.3時間、「バス運転者」が最も短く175.4時間であった。

図表 100 1か月の労働時間（平成27年12月～平成28年11月の最も労働時間が長かった1か月）
【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）							平均 (単位：時間)
		1 0 0 時間 以下	1 1 0 0 時間 間 以 超 下	2 1 0 0 時間 間 以 超 下	2 2 5 0 時間 間 以 超 下	3 2 0 0 時間 間 以 超 下	3 0 0 時間 超	無 回 答	
全体	4206 100.0	206 4.9	50 1.2	341 8.1	465 11.1	360 8.6	79 1.9	2705 64.3	204.2
トラック運転者	3087 100.0	151 4.9	36 1.2	269 8.7	356 11.5	298 9.7	66 2.1	1911 61.9	207.3
バス運転者	291 100.0	32 11.0	6 2.1	24 8.2	24 8.2	26 8.9	5 1.7	174 59.8	175.4
タクシー運転者	691 100.0	20 2.9	7 1.0	42 6.1	82 11.9	31 4.5	8 1.2	501 72.5	203.4

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

<平均的な1日の拘束時間>

正規雇用者における平成27年12月～平成28年11月の平均的な1日の拘束時間の平均は10.6時間であり、「10時間以下」が42.3%で最も多く、次いで「10時間超12時間以下」が16.5%、「12時間超14時間以下」が7.1%であった。

職種別にみると、平均的な1日の拘束時間の平均は「タクシー運転者」が最も長く13.7時間、「トラック運転者」が最も短く10.1時間であった。

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

【正規雇用者・職種別】

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

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

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

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

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

<拘束時間が最長の日の拘束時間>

正規雇用者における平成 27 年 12 月～平成 28 年 11 月の最も長かった 1 日の拘束時間の平均は 13.9 時間であり、「14 時間超 16 時間以下」が 13.1%で最も多く、次いで「12 時間超 14 時間以下」が 11.2%、「10 時間超 12 時間以下」が 9.0%であった。

職種別にみると、最も長かった 1 日の拘束時間の平均は「タクシー運転者」が最も長く 15.7 時間、「トラック運転者」が最も短く 13.5 時間であった。

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

【正規雇用者・職種別】

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

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

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

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

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

<平均的な 1 日の運転時間>

正規雇用者における平成 27 年 12 月～平成 28 年 11 月の平均的な 1 日の運転時間の平均は 6.6 時間であり、「5 時間以下」が 27.0%で最も多く、次いで「5 時間超 7 時間以下」が 21.4%、「7 時間超 9 時間以下」が 15.0%であった。

職種別にみると、平均的な 1 日の運転時間の平均は「タクシー運転者」が最も長く 9.7 時間、「トラック運転者」が最も短く 6.0 時間であった。

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

上段：回答数（件）
下段：割合（％）

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

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

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

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

<運転時間が最長の日の運転時間>

正規雇用者における平成27年12月～平成28年11月の最も長かった1日の運転時間の平均は9.0時間であり、「7時間超9時間以下」が12.0%で最も多く、次いで「5時間超7時間以下」が9.7%、「11時間超」が9.4%であった。

職種別にみると、最も長かった1日の運転時間の平均は「タクシー運転者」が最も長く11.3時間、「トラック運転者」が最も短く8.6時間であった。

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

上段：回答数（件）
下段：割合（％）

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

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

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

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

<平均的な1日の連続運転時間>

正規雇用者における平成27年12月～平成28年11月の平均的な1日の連続運転時間の平均は3.2時間であり、「2時間以下」が35.8%で最も多く、次いで「3時間超4時間以下」が15.8%、「2時間超3時間以下」が13.6%であった。

職種別にみると、平均的な1日の連続運転時間の平均は「タクシー運転者」が最も長く3.8時間、「トラック運転者」が最も短く3.0時間であった。

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

【正規雇用者・職種別】

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

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

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

トラック運転者、バス運転者：連続運転時間は4時間が限度。

<連続運転時間が最長の日の連続運転時間>

正規雇用者における平成27年12月～平成28年11月の最も長かった1日の連続運転時間の平均は4.8時間であり、「3時間超4時間以下」が11.9%で最も多く、次いで「2時間以下」が7.0%、「2時間超3時間以下」が6.5%であった。

職種別にみると、最も長かった1日の連続運転時間の平均は「タクシー運転者」が最も長く5.6時間、「トラック運転者」が最も短く4.6時間であった。

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

【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

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

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

※（参考）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）
トラック運転者、バス運転者：連続運転時間は4時間が限度。

②過去1年間（平成27年12月～平成28年11月）の深夜勤務について

正規雇用者における平均的な1か月当たりの深夜勤務回数の平均は5.9回であり、「0回」が31.3%で最も多く、次いで「11～20回」が12.6%、「1～2回」が9.2%であった。

職種別にみると、平均的な1か月当たりの深夜勤務回数の平均は「タクシー運転者」が最も多く10.6回、「バス運転者」が最も少なく3.7回であった。

図表 107 平均的な1か月当たりの深夜勤務回数【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	0回	1回	3回	6回	11回	21回以上	無回答	平均 (単位：回)
全体	4206 100.0	1315 31.3	385 9.2	374 8.9	327 7.8	530 12.6	248 5.9	1027 24.4	5.9
トラック運転者	3087 100.0	1146 37.1	292 9.5	258 8.4	214 6.9	256 8.3	189 6.1	732 23.7	5.1
バス運転者	291 100.0	53 18.2	66 22.7	50 17.2	36 12.4	11 3.8	2 0.7	73 25.1	3.7
タクシー運転者	691 100.0	69 10.0	17 2.5	57 8.2	74 10.7	256 37.0	55 8.0	163 23.6	10.6

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

正規雇用者における最も深夜勤務回数が多かった月の深夜勤務回数は平均 11.3 回であり、「11～20 回」が 7.3%で最も多く、次いで「6～10 回」が 5.9%、「3～5 回」が 5.5%であった。

職種別にみると、最も深夜勤務回数が多かった月の深夜勤務回数の平均は「タクシー運転者」が最も多く 14.6 回、「バス運転者」が最も少なく 7.1 回であった。

図表 108 最も深夜勤務回数が多かった月の深夜勤務回数【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）

下段：割合（%）

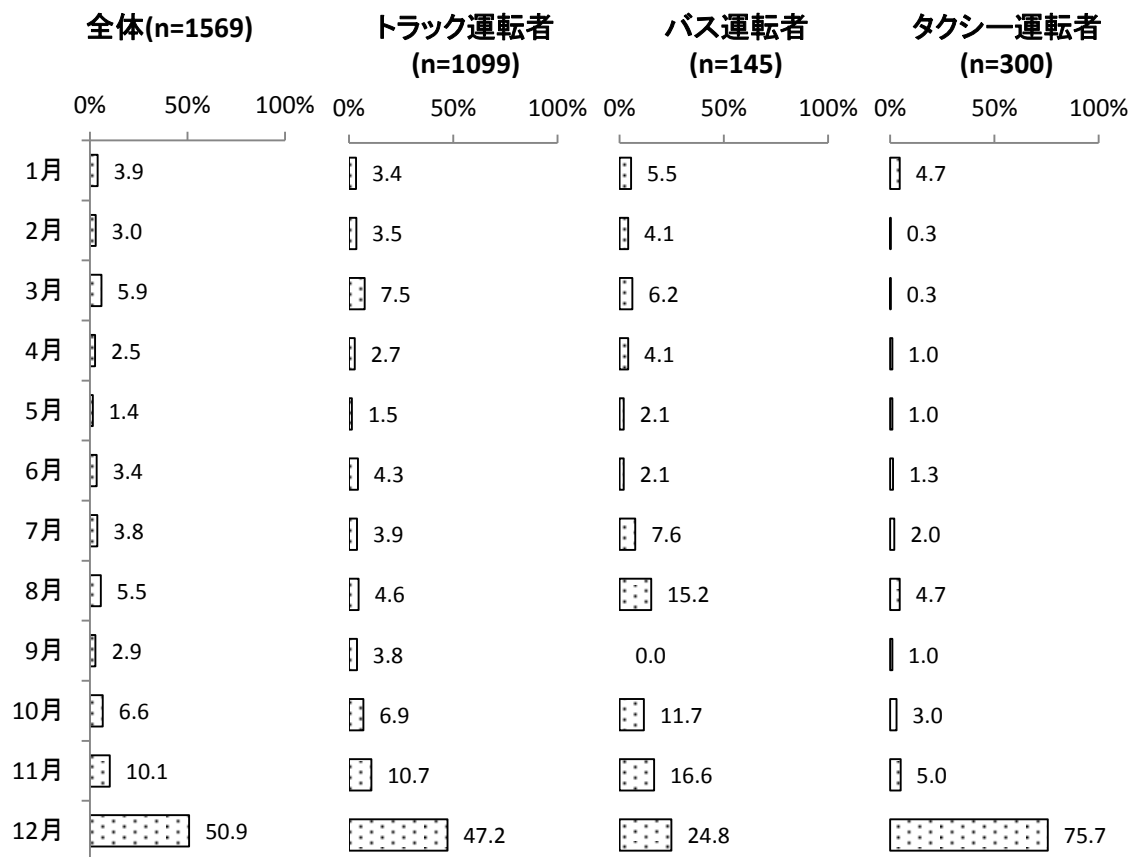
	調査数	0 回	1 回	3 回	6 回	1 回以上	2 回以上	無回答	平均 (単位：回)
全体	4206 100.0	11 0.3	100 2.4	233 5.5	250 5.9	308 7.3	198 4.7	3106 73.8	11.3
トラック運転者	3087 100.0	10 0.3	83 2.7	173 5.6	181 5.9	184 6.0	152 4.9	2304 74.6	11.1
バス運転者	291 100.0	0 0.0	15 5.2	42 14.4	33 11.3	20 6.9	2 0.7	179 61.5	7.1
タクシー運転者	691 100.0	0 0.0	1 0.1	14 2.0	28 4.1	98 14.2	43 6.2	507 73.4	14.6

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

正規雇用者のうち、最も深夜勤務回数が多かった月について有効回答があった 1,569 件についてみると、最も深夜勤務回数が多かった月は「12月」が 50.9%で最も多く、次いで「11月」が 10.1%、「10月」が 6.6%であった。

職種別にみると、いずれの職種においても「12月」が最も多かったが、「タクシー運転者」が 75.7%と、特に高かった。また、「バス運転者」は「8月」が 15.2%と、他の職種に比べてその割合が高かった。

図表 109 最も深夜勤務回数が多かった月【正規雇用者・職種別】



※最も深夜勤務回数が多かった月について有効回答のあった者（調査数 n=1569）について集計。

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

③過去1年間（平成27年12月～平成28年11月）の休日出勤について

正規雇用者における平均的な1か月当たりの休日出勤回数の平均は1.6回であり、「0回」が36.9%で最も多く、次いで「1回」が17.8%、「2～3回」が16.4%であった。

職種別にみると、平均的な1か月当たりの休日出勤回数の平均は「バス運転者」が最も多く1.9回、「トラック運転者」が最も少なく1.5回であった。

図表 110 平均的な1か月当たりの休日出勤回数【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	0回	1回	2回	3回	4回	5回	6回	7回	8回	9回	10回以上	無回答	平均 (単位：回)
全体	4206 100.0	1552 36.9	749 17.8	689 16.4	190 4.5	52 1.2	21 0.5	53 1.3	900 21.4					1.6
トラック運転者	3087 100.0	1154 37.4	600 19.4	513 16.6	138 4.5	30 1.0	4 0.1	43 1.4	605 19.6					1.5
バス運転者	291 100.0	62 21.3	44 15.1	88 30.2	21 7.2	2 0.7	1 0.3	2 0.7	71 24.4					1.9
タクシー運転者	691 100.0	298 43.1	84 12.2	78 11.3	26 3.8	15 2.2	16 2.3	4 0.6	170 24.6					1.6

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

正規雇用者における最も休日出勤回数が多かった月の回数の平均は3.6回であり、「2～3回」が15.5%で最も多く、次いで「4～5回」が6.7%、「1回」が3.4%であった。

職種別にみると、最も休日出勤回数が多かった月の回数の平均は「タクシー運転者」が最も多く4.3回、「トラック運転者」が最も少なく3.4回であった。

図表 111 最も休日出勤回数が多かった月の回数【正規雇用者・職種別】

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

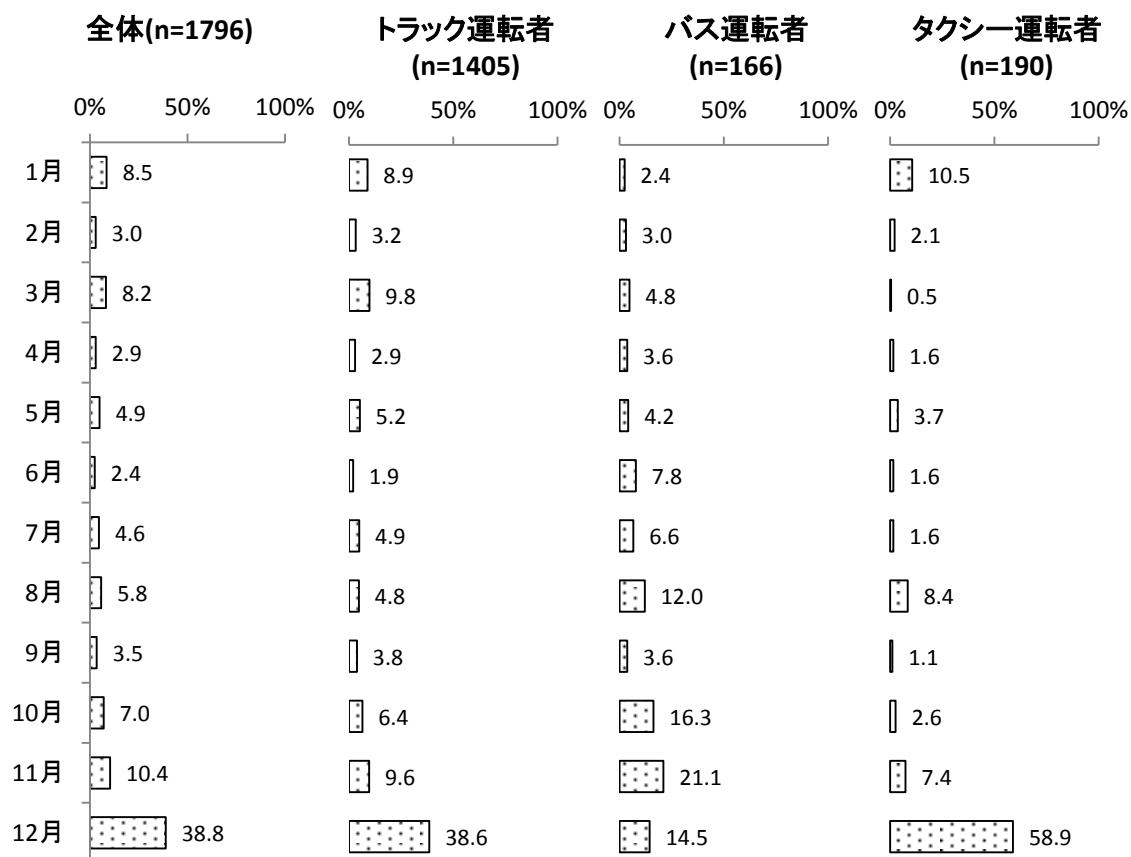
	調査数	0回	1回	2回	3回	4回	5回	6回	7回	8回	9回	10回以上	無回答	平均 (単位：回)
全体	4206 100.0	7 0.2	144 3.4	652 15.5	283 6.7	93 2.2	10 0.2	25 0.6	2992 71.1					3.6
トラック運転者	3087 100.0	4 0.1	112 3.6	533 17.3	212 6.9	69 2.2	1 0.0	19 0.6	2137 69.2					3.4
バス運転者	291 100.0	0 0.0	6 2.1	50 17.2	50 17.2	12 4.1	3 1.0	0 0.0	170 58.4					3.9
タクシー運転者	691 100.0	3 0.4	23 3.3	53 7.7	17 2.5	8 1.2	6 0.9	5 0.7	576 83.4					4.3

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

正規雇用者のうち、最も休日出勤回数が多かった月について有効回答があった 1,796 件についてみると、最も休日出勤回数が多かった月は「12月」が 38.8%で最も多く、次いで「11月」が 10.4%、「1月」が 8.5%であった。

職種別にみると、「トラック運転者」、「タクシー運転者」では「12月」がそれぞれ 38.6%、58.9%で最も多かった。「バス運転者」では「11月」が 21.1%で最も多かった。

図表 112 最も休日出勤回数が多かった月【正規雇用者・職種別】



※最も休日出勤回数が多かった月について有効回答のあった者（調査数 n=1796）について集計。

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

④所定外労働（早出・居残り等の残業）が発生する理由

正規雇用者において所定外労働（早出・居残り等の残業）が発生する理由としては、「人員が足りないため」が 27.0%で最も多く、次いで「仕事の特性上、所定外でないとできない仕事があるため」が 24.6%、「予定外の仕事が発生的に発生するため」が 23.8%であった。

職種別にみると、「トラック運転者」では「仕事の特性上、所定外でないとできない仕事があるため」が 26.9%で最も多く、「バス運転者」、「タクシー運転者」では「人員が足りないため」がそれぞれ 58.8%、23.7%で最も多かった。なお、「バス運転者」では、「残業を前提に、仕事を割り当てられているため」、「残業手当等を増やし、収入を確保するため」、「欠勤した他の従業員の埋め合わせが必要なため」が他の職種に比べてそれらの割合が高かった。また、「トラック運転者」では、「取引先の都合で手待ち時間が発生するため」が 25.1%と、他の職種に比べてその割合が高かった。

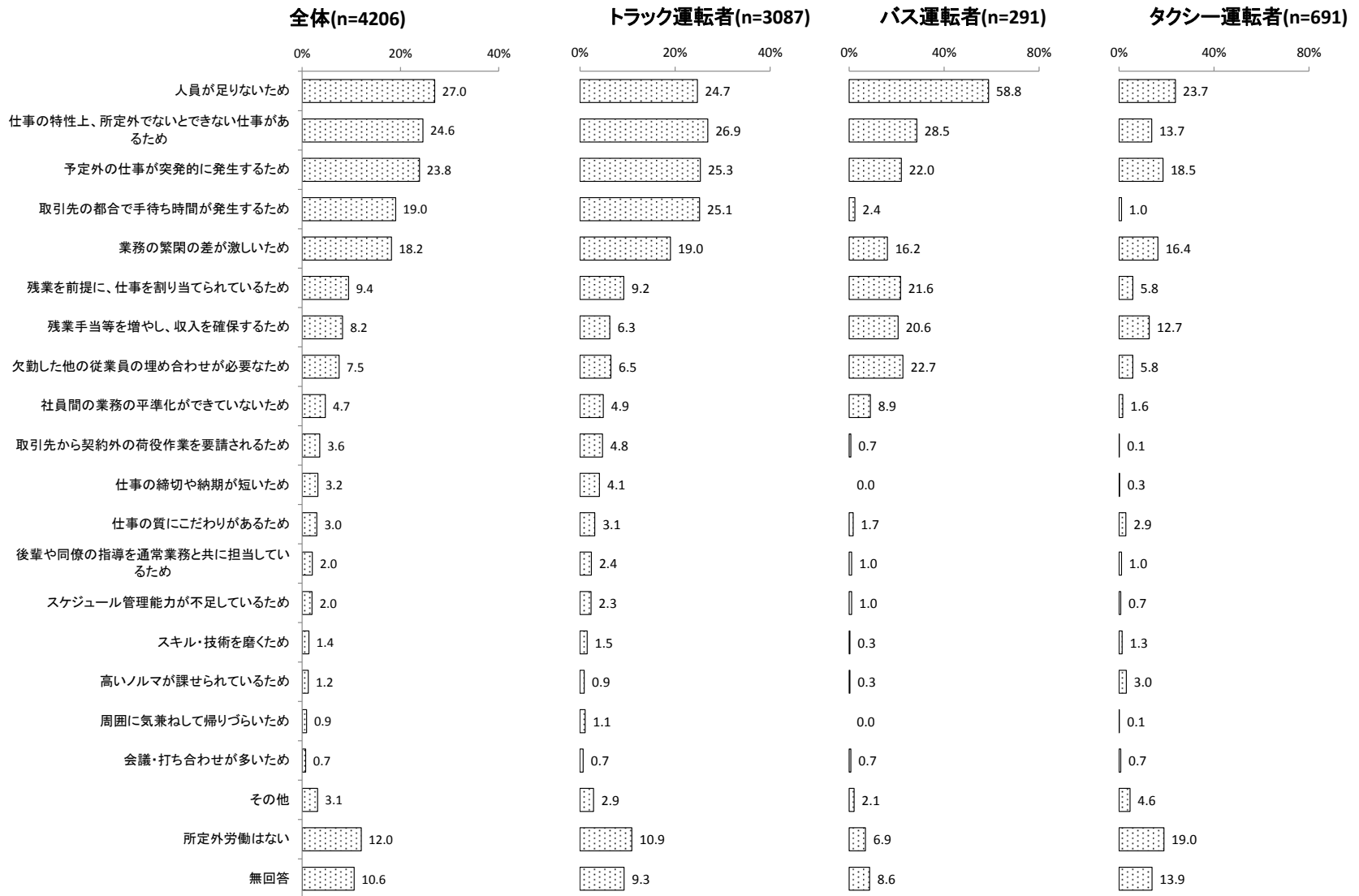
図表 113 所定外労働（早出・居残り等の残業）が発生する理由（複数回答）【正規雇用者・職種別】

	調査数	人員が足りないため	業務の繁閑の差が激しいため	仕事の特性上、所定外でできない仕事があるため	仕事の締切や納期が短い	発生する予定外の仕事が発生的に発生するため	業務と共同僚の指導を通常業務に兼任しているため	後輩や同僚の指導を通常業務に兼任しているため	残業を前提に、仕事を割り当てられているため	高いノルマが課せられているため	社員間の業務の平準化ができていないため	上段：回答数(件) 下段：割合(%)	
												会議・打ち合わせが多い	仕事の質にこだわりがある
全体	4206 100.0	1134 27.0	764 18.2	1033 24.6	134 3.2	1003 23.8	86 2.0	396 9.4	52 1.2	197 4.7	29 0.7	125 3.0	
トラック運転者	3087 100.0	762 24.7	587 19.0	830 26.9	127 4.1	781 25.3	74 2.4	285 9.2	28 0.9	152 4.9	21 0.7	97 3.1	
バス運転者	291 100.0	171 58.8	47 16.2	83 28.5	0 0.0	64 22.0	3 1.0	63 21.6	1 0.3	26 8.9	2 0.7	5 1.7	
タクシー運転者	691 100.0	164 23.7	113 16.4	95 13.7	2 0.3	128 18.5	7 1.0	40 5.8	21 3.0	11 1.6	5 0.7	20 2.9	

	調査数	スケジュール不足しているため	周囲に気兼ねして帰りが遅い	残業手当等を増やし、収入を確保するため	スキル・技術を磨くため	取引先から契約外の仕事を受注するため	取引先の都合で手待ち時間が発生するため	欠勤した他の従業員の埋め合わせが必要なため	その他	所定外労働はない	無回答
トラック運転者	3087 100.0	72 2.3	34 1.1	194 6.3	47 1.5	147 4.8	776 25.1	201 6.5	89 2.9	337 10.9	287 9.3
バス運転者	291 100.0	3 1.0	0 0.0	60 20.6	1 0.3	2 0.7	7 2.4	66 22.7	6 2.1	20 6.9	25 8.6
タクシー運転者	691 100.0	5 0.7	1 0.1	88 12.7	9 1.3	1 0.1	7 1.0	40 5.8	32 4.6	131 19.0	96 13.9

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

図表 114 所定外労働（早出・居残り等の残業）が発生する理由（複数回答）【正規雇用者・職種別】



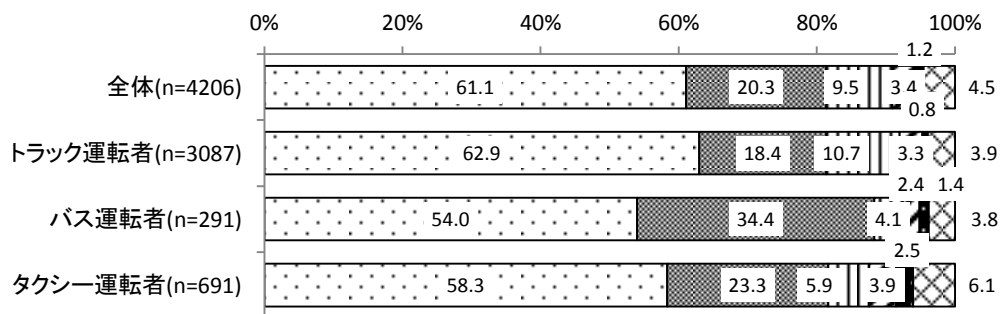
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

⑤労働時間の把握について

労働時間の把握方法は、「タイムカード、ICカードなどの客観的な方法で把握されている」が61.1%で最も多く、次いで「上司等によって直接始業時刻や終業時刻が確認されている」が20.3%、「あなた自身による自己申告に基づいて把握されている」が9.5%であった。

職種別にみると、いずれの職種においても「タイムカード、ICカードなどの客観的な方法で把握されている」が最も多かったが、「バス運転者」では「上司等によって直接始業時刻や終業時刻が確認されている」が34.4%と、他の職種に比べてその割合が高かった。

図表 115 労働時間の把握方法【正規雇用者・職種別】



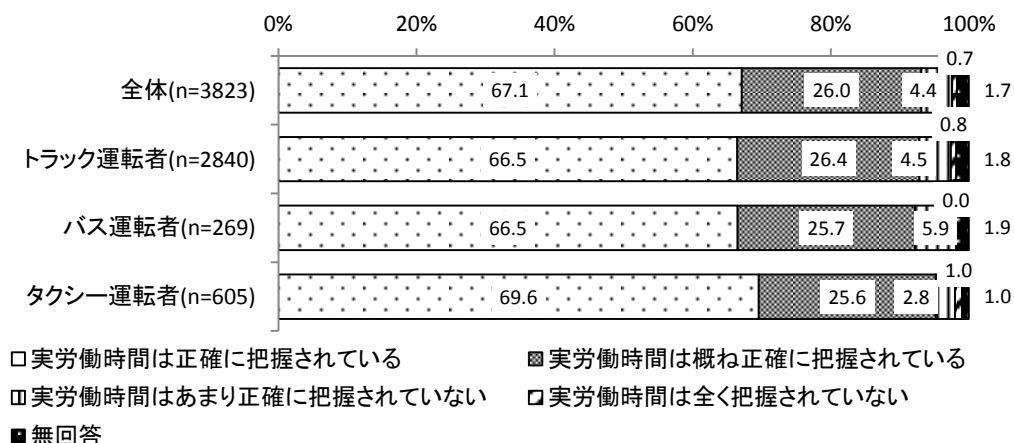
- タイムカード、ICカードなどの客観的な方法で把握されている
- ▣ 上司等によって直接始業時刻や終業時刻が確認されている
- あなた自身による自己申告に基づいて把握されている
- 特に把握されていない
- その他
- ▤ 無回答

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

労働時間の把握方法について「タイムカード、ICカードなどの客観的な方法で把握されている」又は「上司等によって直接始業時刻や終業時刻が確認されている」又は「あなた自身による自己申告に基づいて把握されている」と回答した正規雇用者 3,823 件について、把握されている実労働時間の正確性をみると、「実労働時間は正確に把握されている」が67.1%で最も多く、次いで「実労働時間は概ね正確に把握されている」が26.0%、「実労働時間はあまり正確に把握されていない」が4.4%であった。

職種別にみると、職種によって大きな違いは見られなかった。

図表 116 把握されている実労働時間の正確性【正規雇用者・職種別】

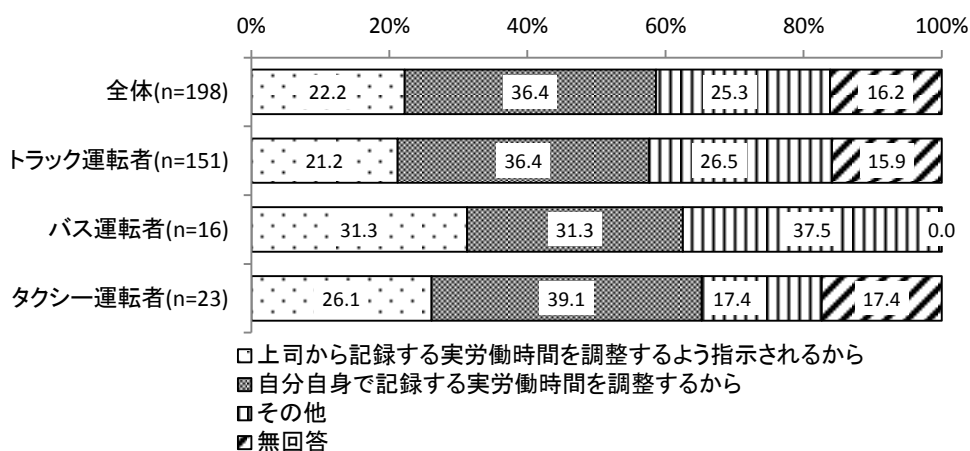


※労働時間の把握方法について「タイムカード、IC カードなどの客観的な方法で把握されている」又は「上司等によって直接始業時刻や終業時刻が確認されている」又は「あなた自身による自己申告に基づいて把握されている」と回答した正規雇用者（調査数 n=3823）について集計。
 ※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

把握されている実労働時間の正確性について「実労働時間はあまり正確に把握されていない」又は「実労働時間は全く把握されていない」と回答した正規雇用者 198 件について、実労働時間が正確に把握されていない理由をみると、「自分自身で記録する実労働時間を調整するから」が 36.4% で最も多く、次いで「上司から記録する実労働時間を調整するよう指示されるから」が 22.2% であった。

職種別にみると、「トラック運転者」、「タクシー運転者」では「自分自身で記録する実労働時間を調整するから」がそれぞれ 36.4%、39.1% で最も多く、「バス運転者」では「自分自身で記録する実労働時間を調整するから」と「上司から記録する実労働時間を調整するよう指示されるから」がそれぞれ 31.3% で同程度にあった。

図表 117 実労働時間が正確に把握されていない理由【正規雇用者・職種別】

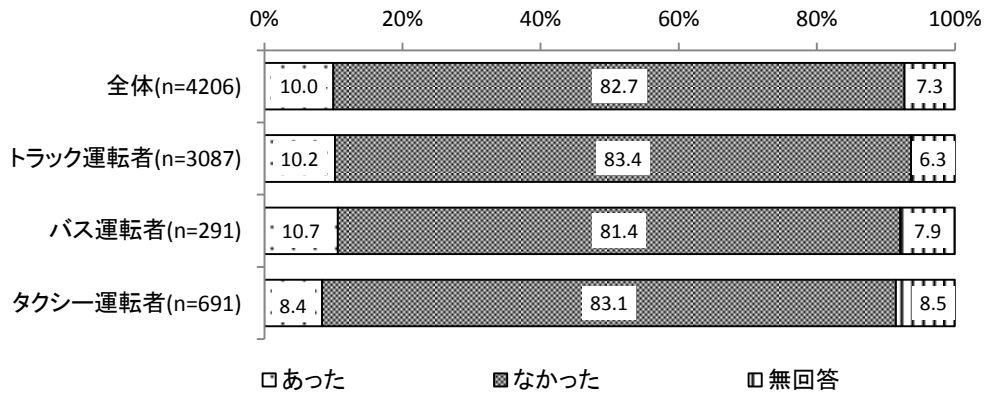


※把握されている実労働時間の正確性について「実労働時間はあまり正確に把握されていない」又は「実労働時間は全く把握されていない」と回答した正規雇用者（調査数 n=198）について集計。
 ※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

⑥過去1年間（平成27年12月～平成28年11月）のサービス残業

サービス残業をせざるを得ない状況については、「あった」が10.0%、「なかった」が82.7%であった。職種別にみると、「あった」者の割合は職種によって大きな違いは見られなかった。

図表 118 サービス残業をせざるを得ない状況【正規雇用者・職種別】



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

サービス残業をせざるを得ない状況が「あった」と回答した正規雇用者 422 件について、1 か月当たりのサービス残業の時間をみると、1 か月当たりの平均は 13.1 時間であり、「15 時間以下」が 62.6%で最も多く、次いで「15 時間超 30 時間以下」が 9.5%、「45 時間超 60 時間以下」が 3.8%であった。

職種別にみると、1 か月当たりのサービス残業の時間の平均は「トラック運転者」が最も長く 13.5 時間、「バス運転者」が最も短く 8.0 時間であった。

図表 119 1 か月当たりのサービス残業の時間【正規雇用者・職種別】

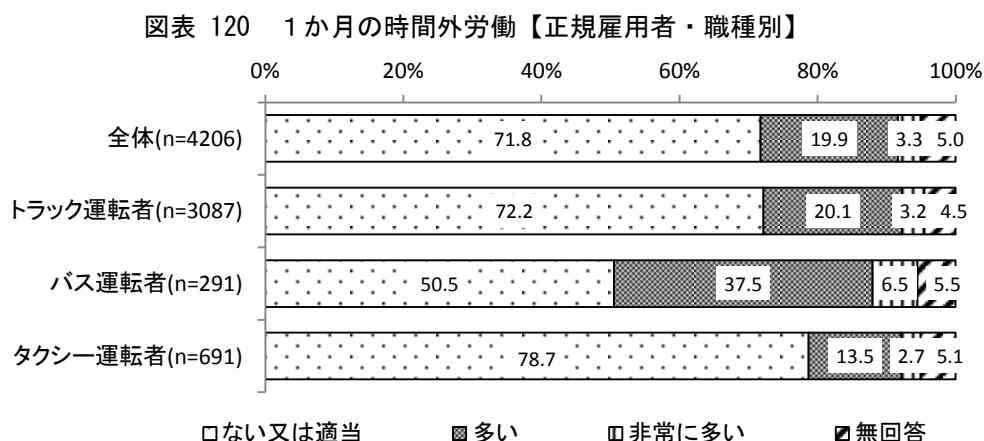
	調査数	上段：回答数（件）							平均 (単位：時間)
		15 時間以下	15 時間超 30 時間以下	30 時間超 45 時間以下	45 時間超 60 時間以下	60 時間超 80 時間以下	80 時間超	無回答	
全体	422	264	40	13	16	6	5	78	13.1
	100.0	62.6	9.5	3.1	3.8	1.4	1.2	18.5	
トラック運転者	316	198	31	10	12	5	4	56	13.5
	100.0	62.7	9.8	3.2	3.8	1.6	1.3	17.7	
バス運転者	31	18	2	1	0	0	0	10	8.0
	100.0	58.1	6.5	3.2	0.0	0.0	0.0	32.3	
タクシー運転者	58	39	6	1	4	1	1	6	13.3
	100.0	67.2	10.3	1.7	6.9	1.7	1.7	10.3	

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

⑦直近1か月間（平成28年11月）の労働状況

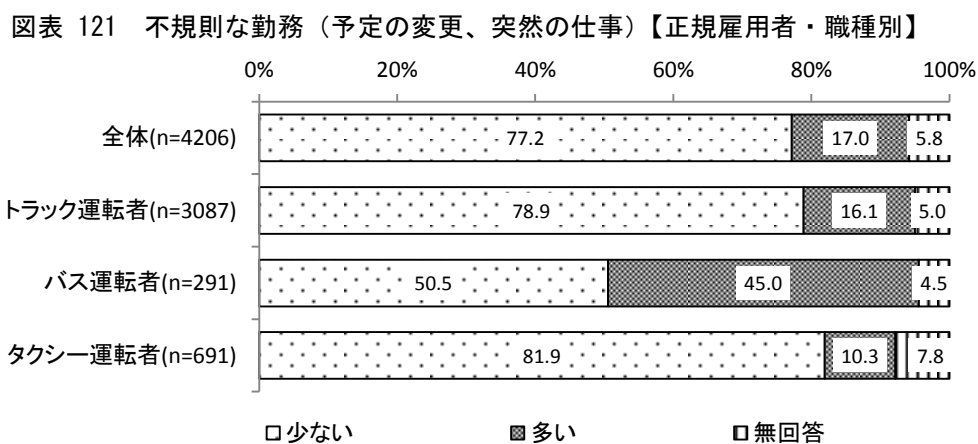
1か月の時間外労働は、「ない又は適当」が71.8%、「多い」が19.9%、「非常に多い」が3.3%であった。

職種別にみると、「非常に多い」者の割合は「バス運転者」が6.5%で最も高く、次いで「トラック運転者」が3.2%、「タクシー運転者」が2.7%であった。



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

不規則な勤務（予定の変更、突然の仕事）は、「少ない」が77.2%、「多い」が17.0%であった。職種別にみると、「多い」者の割合は「バス運転者」が45.0%で最も高く、次いで「トラック運転者」が16.1%、「タクシー運転者」が10.3%であった。

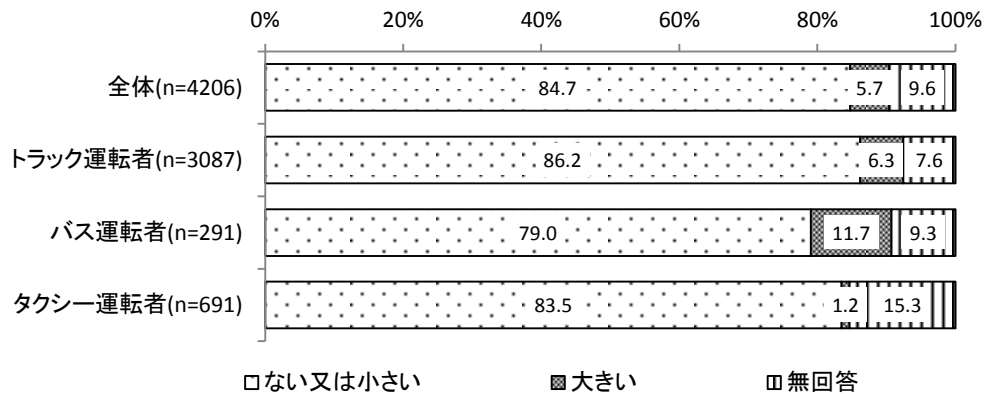


※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

出張に伴う負担（頻度・拘束時間・時差など）は、「ない又は小さい」が 84.7%、「大きい」が 5.7%であった。

職種別にみると、「大きい」者の割合は「バス運転者」が 11.7%で最も高く、次いで「トラック運転者」が 6.3%、「タクシー運転者」が 1.2%であった。

図表 122 出張に伴う負担（頻度・拘束時間・時差など）【正規雇用者・職種別】

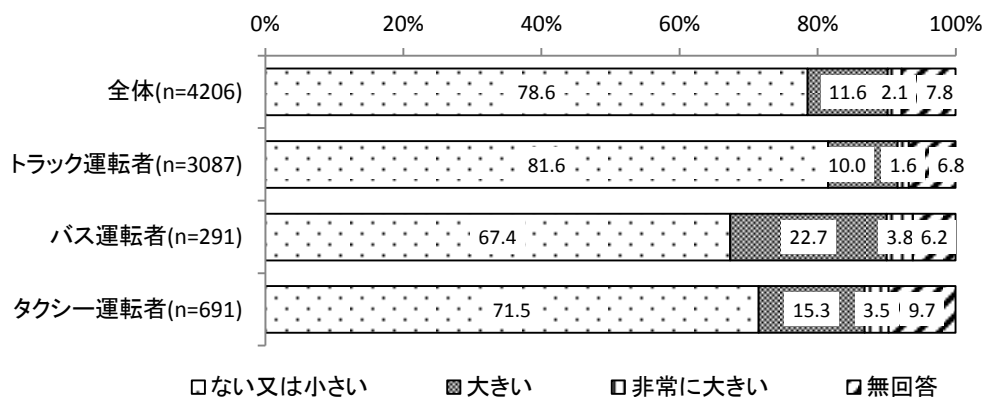


※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

深夜勤務に伴う負担は、「ない又は小さい」が 78.6%、「大きい」が 11.6%、「非常に大きい」が 2.1%であった。

職種別にみると、「非常に大きい」者の割合は「バス運転者」が 3.8%で最も高く、次いで「タクシー運転者」が 3.5%、「トラック運転者」が 1.6%であった。

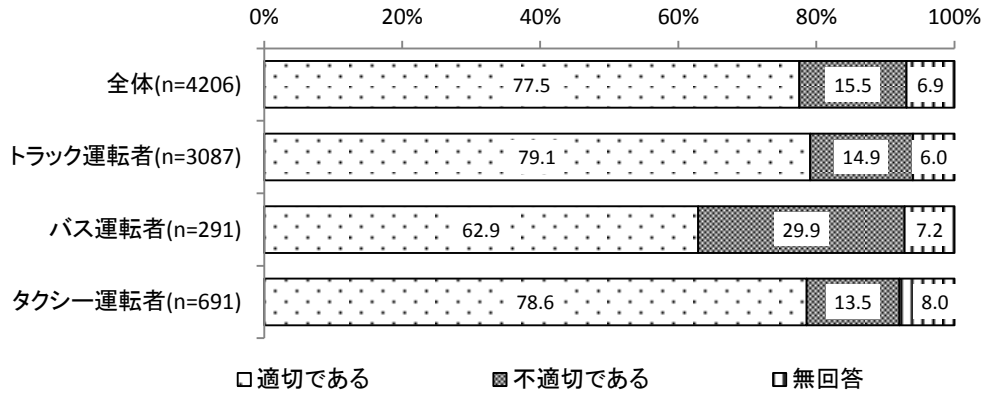
図表 123 深夜勤務に伴う負担【正規雇用者・職種別】



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

休憩・仮眠の時間数及び施設は、「適切である」が77.5%、「不適切である」が15.5%であった。職種別にみると、「不適切である」者の割合は「バス運転者」が29.9%で最も高く、次いで「トラック運転者」が14.9%、「タクシー運転者」が13.5%であった。

図表 124 休憩・仮眠の時間数及び施設【正規雇用者・職種別】



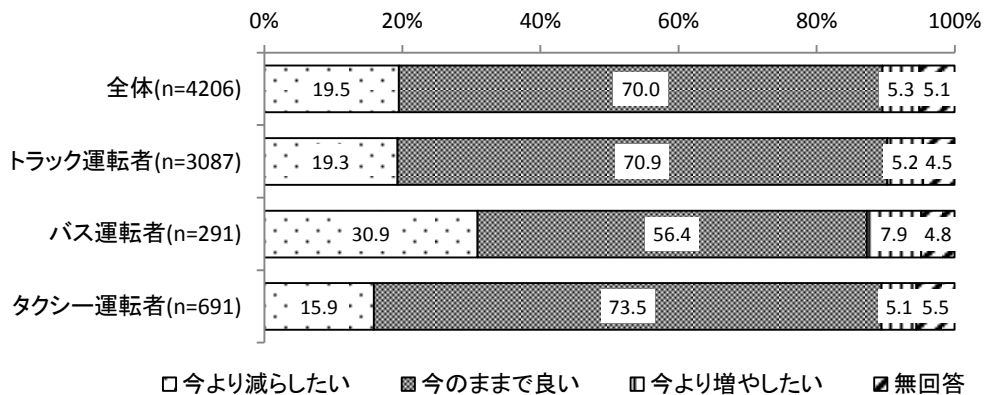
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

⑧ 所定外労働（早出・居残り等の残業）を含めた労働時間に対する希望

所定外労働（早出・居残り等の残業）を含めた労働時間に対する希望は、「今より減らしたい」が19.5%、「今のままで良い」が70.0%、「今より増やしたい」が5.3%であった。

職種別にみると、「今より減らしたい」者の割合は「バス運転者」が30.9%で最も高く、次いで「トラック運転者」が19.3%、「タクシー運転者」が15.9%であった。

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



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

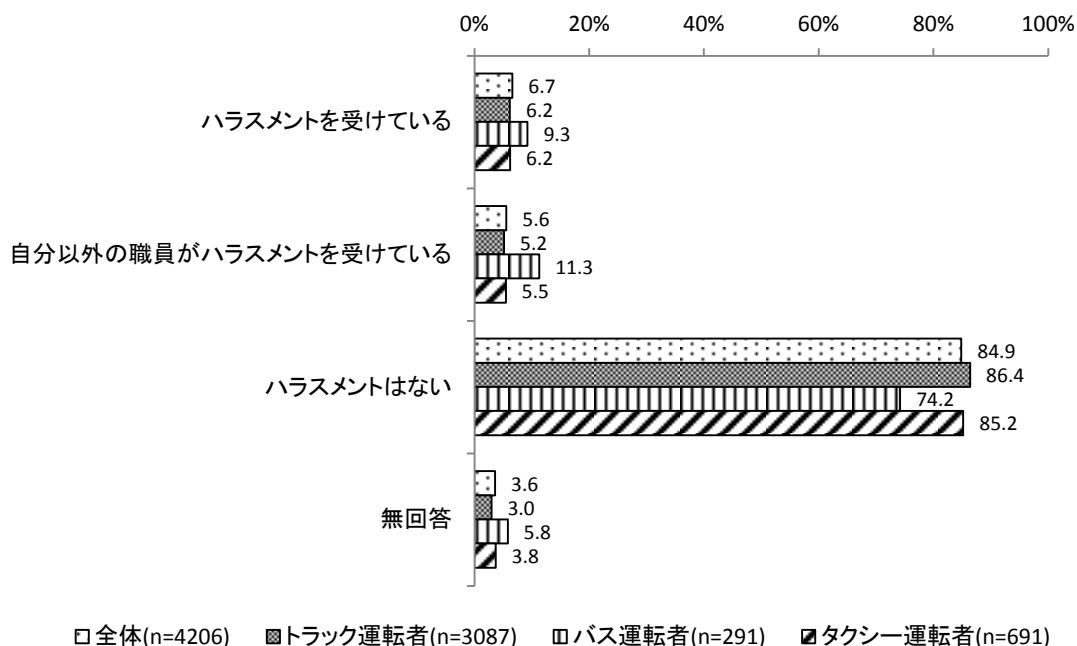
⑨職場でのハラスメント

職場でのハラスメントの有無については、「ハラスメントを受けている」が6.7%、「自分以外の職員がハラスメントを受けている」が5.6%、「ハラスメントはない」が84.9%であった。

職種別にみると、「ハラスメントを受けている」者の割合は「バス運転者」が9.3%で最も高く、次いで「トラック運転者」と「タクシー運転者」がそれぞれ6.2%であった。

また、「自分以外の職員がハラスメントを受けている」と回答した者の割合も「バス運転者」が11.3%で最も高く、次いで「タクシー運転者」が5.5%、「トラック運転者」が5.2%であった。

図表 126 職場でのハラスメントの有無（複数回答）【正規雇用者・職種別】



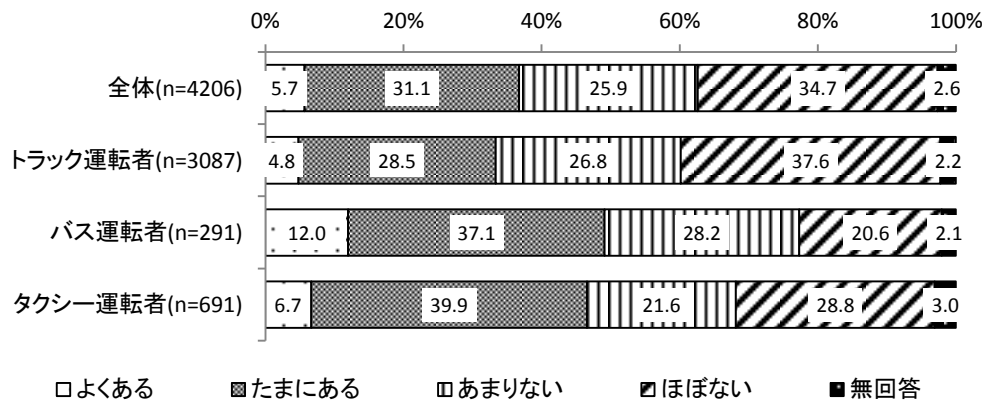
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

⑩客・荷主などからの理不尽な要求・クレーム

客・荷主からの理不尽な要求・クレームに苦慮することは、「よくある」が5.7%、「たまにある」が31.1%であった。

職種別にみると「よくある」と回答した者の割合は「バス運転者」が12.0%で最も高く、次いで「タクシー運転者」が6.7%、「トラック運転者」が4.8%であった。

図表 127 客・荷主からの理不尽な要求・クレームに苦慮すること【正規雇用者・職種別】

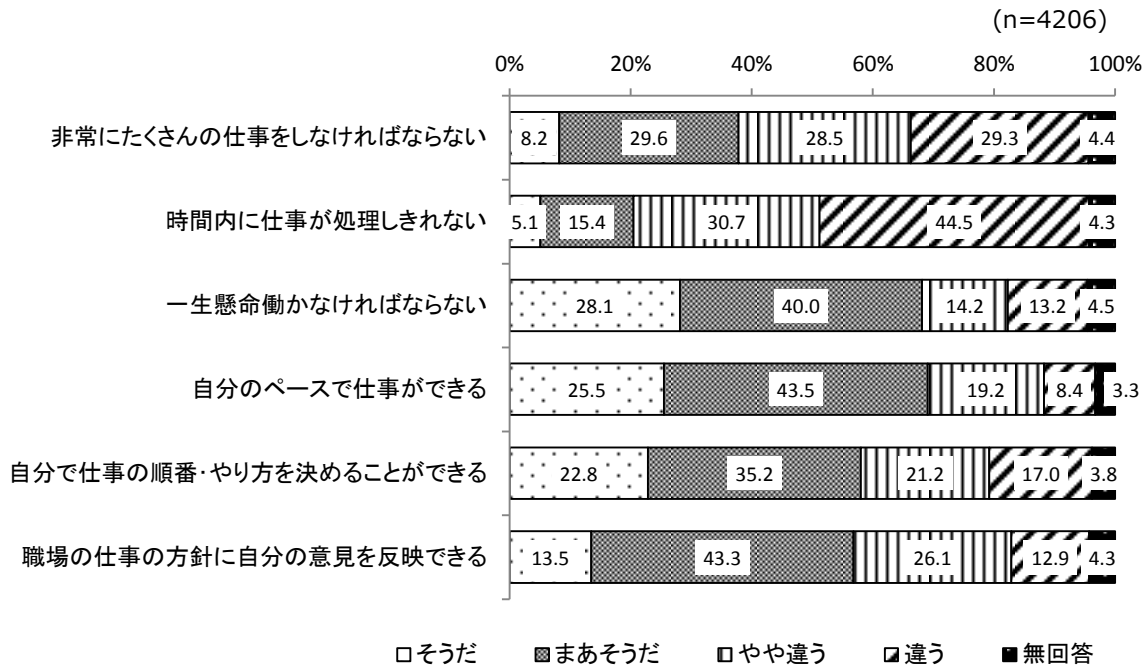


※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

⑪仕事の特性

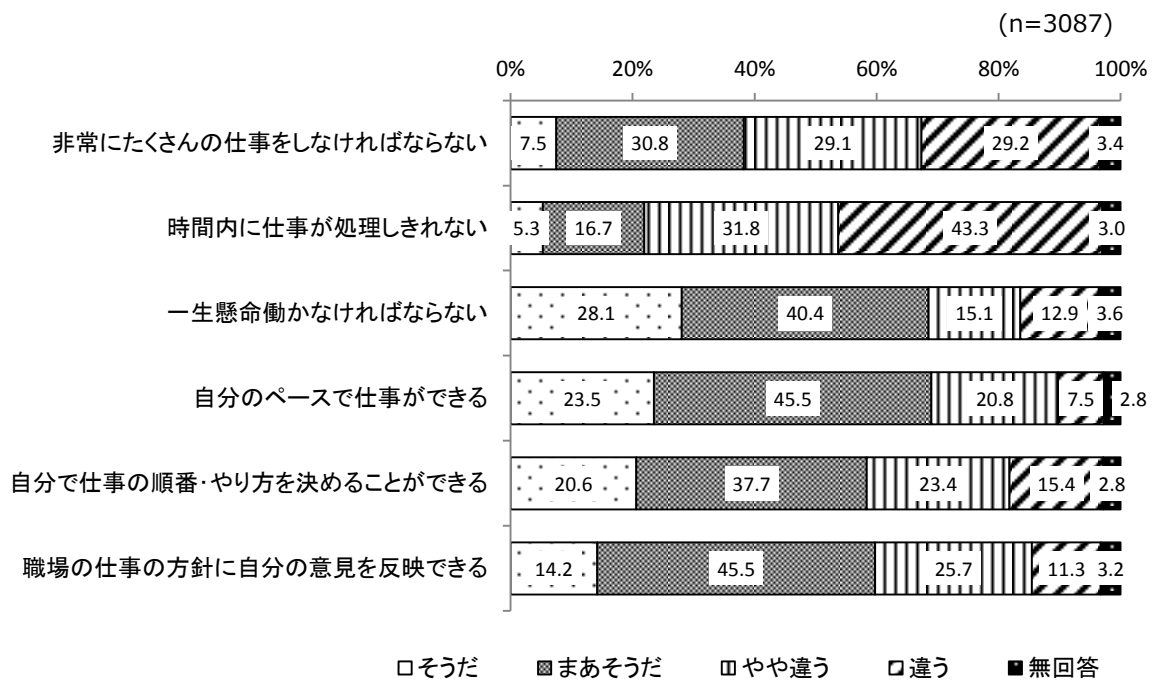
仕事の特性において、「非常にたくさんの仕事をしなければならない」について「そうだ」と回答した正規雇用者の割合は 8.2%であった。同様に、「時間内に仕事が処理しきれない」は 5.1%、「一生懸命働かなければならない」は 28.1%、「自分のペースで仕事ができる」は 25.5%、「自分で仕事の順番・やり方を決めることができる」は 22.8%、「職場の仕事の方針に自分の意見を反映できる」は 13.5%であった。

図表 128 仕事の特性【正規雇用者】



トラック運転者（正規雇用者）の仕事の特性において、「非常にたくさんの仕事をしなければならない」について「そうだ」と回答した割合は 7.5%であった。同様に、「時間内に仕事が処理しきれない」は 5.3%、「一生懸命働かなければならない」は 28.1%、「自分のペースで仕事ができる」は 23.5%、「自分で仕事の順番・やり方を決めることができる」は 20.6%、「職場の仕事の方針に自分の意見を反映できる」は 14.2%であった。

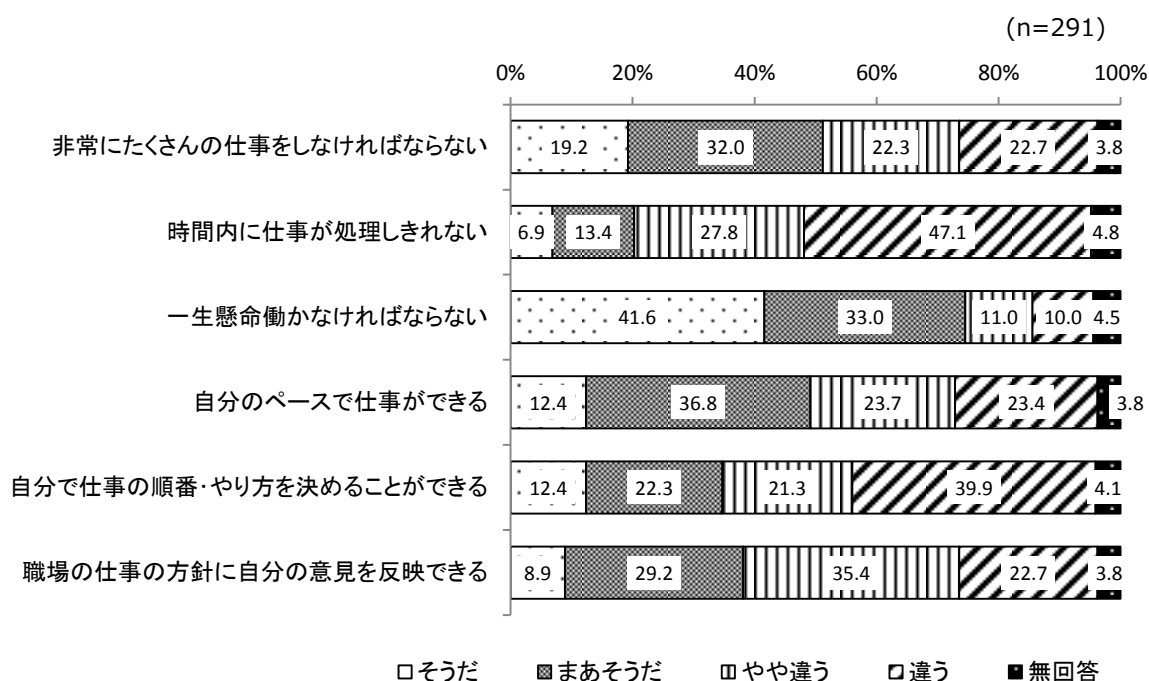
図表 129 仕事の特性【正規雇用者・トラック運転者】



※トラック運転者（正規雇用者）（調査数 n=3087）について集計。

バス運転者（正規雇用者）の仕事の特性において、「非常にたくさんの仕事をしなければならない」について「そうだ」と回答した割合は19.2%であった。同様に、「時間内に仕事が処理しきれない」は6.9%、「一生懸命働かなければならない」は41.6%、「自分のペースで仕事ができる」は12.4%、「自分で仕事の順番・やり方を決めることができる」は12.4%、「職場の仕事の方針に自分の意見を反映できる」は8.9%であった。

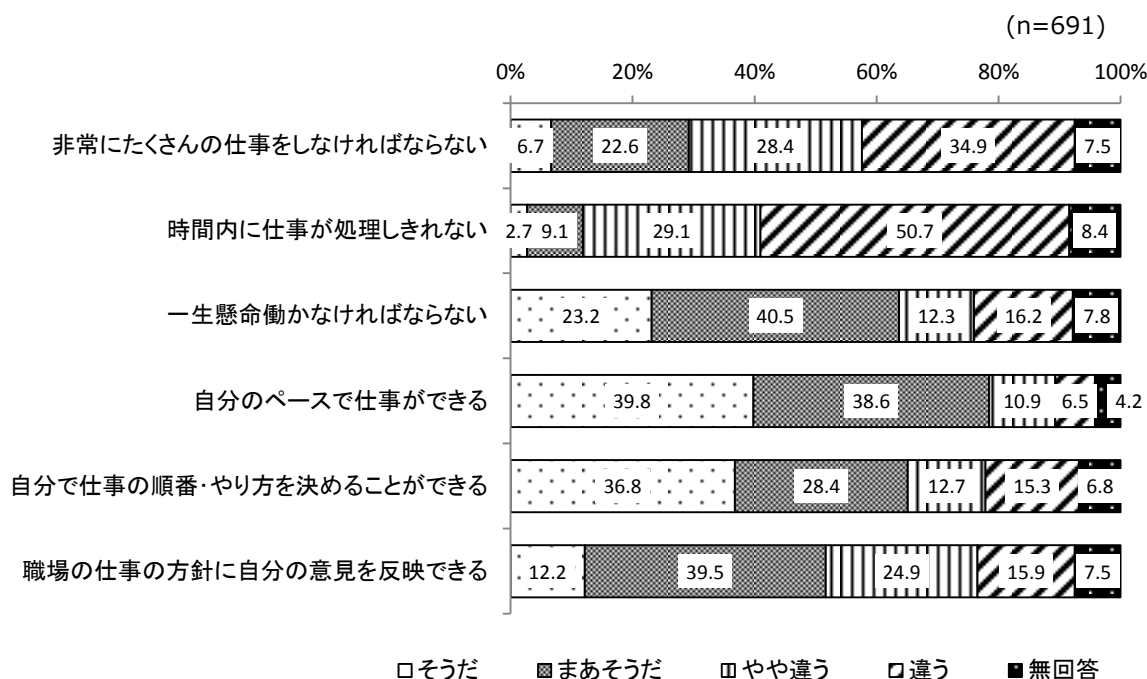
図表 130 仕事の特性【正規雇用者・バス運転者】



※バス運転者（正規雇用者）（調査数 n=291）について集計。

タクシー運転者（正規雇用者）の仕事の特性において、「非常にたくさんの仕事をしなければならない」について「そうだ」と回答した割合は 6.7%であった。同様に、「時間内に仕事が処理しきれない」は 2.7%、「一生懸命働かなければならない」は 23.2%、「自分のペースで仕事ができる」は 39.8%、「自分で仕事の順番・やり方を決めることができる」は 36.8%、「職場の仕事の方針に自分の意見を反映できる」は 12.2%であった。

図表 131 仕事の特性【正規雇用者・タクシー運転者】

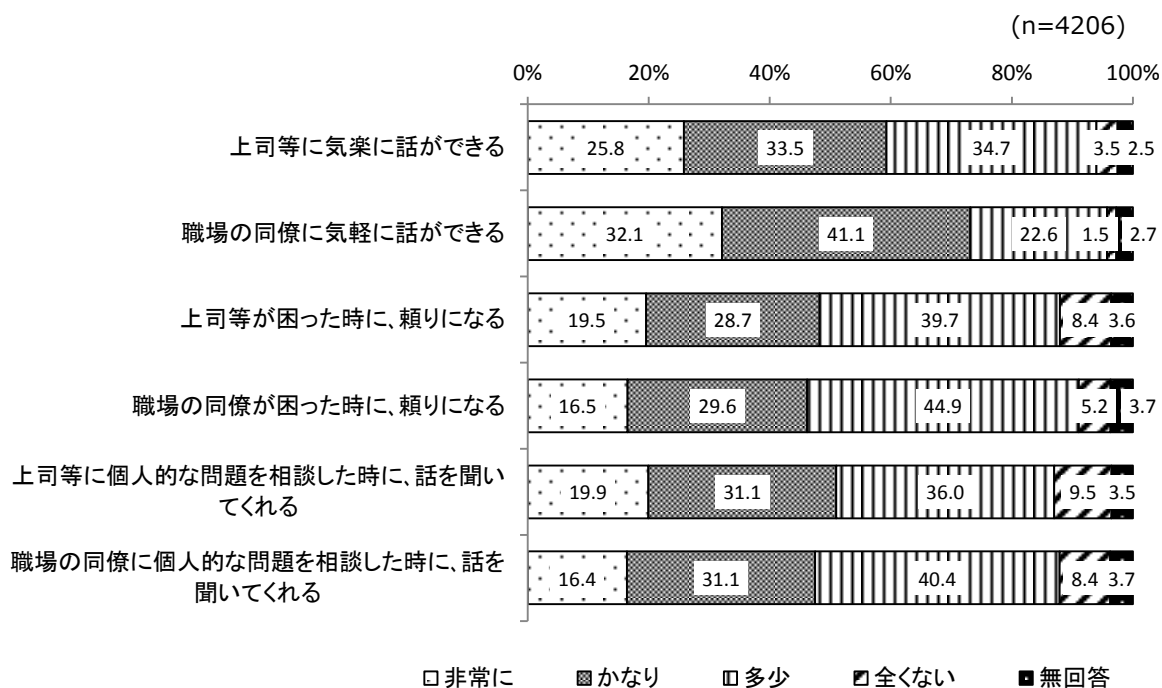


※タクシー運転者（正規雇用者）（調査数 n=691）について集計。

⑫上司や同僚との関係

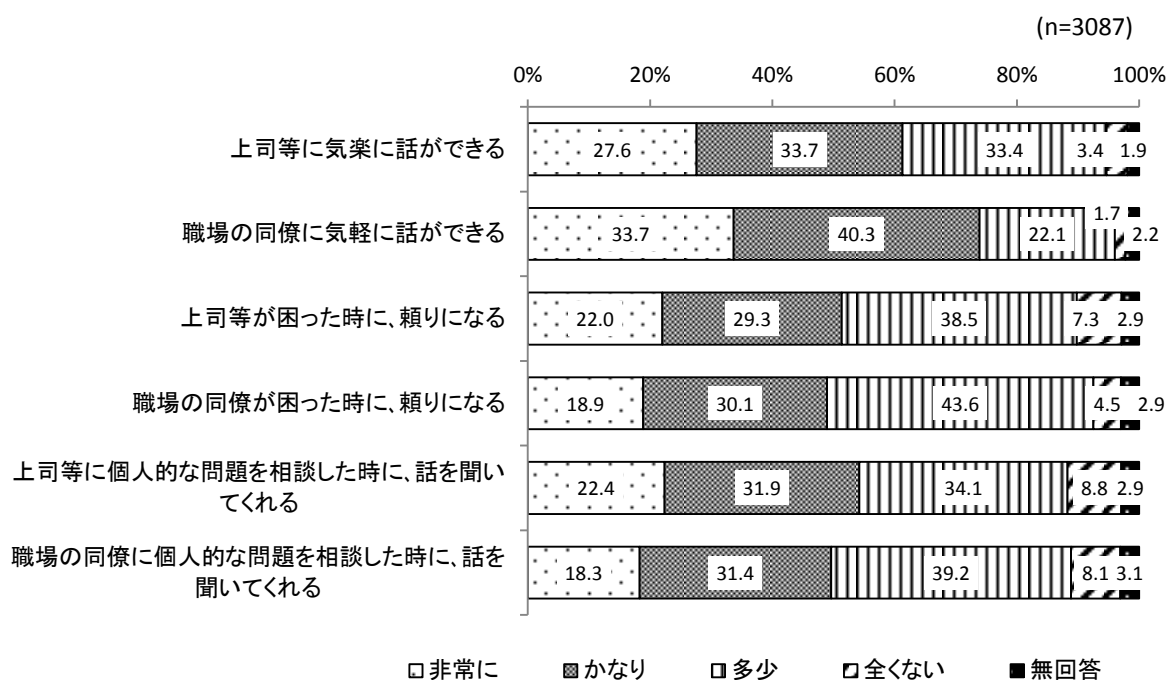
現在の職場の上司や同僚において、「上司等に気楽に話ができる」について「非常に」と回答した正規雇用者の割合は 25.8%であった。同様に、「職場の同僚に気軽に話ができる」は 32.1%、「上司等が困った時に、頼りになる」は 19.5%、「職場の同僚が困った時に、頼りになる」は 16.5%、「上司等に個人的な問題を相談した時に、話を聞いてくれる」は 19.9%、「職場の同僚に個人的な問題を相談した時に、話を聞いてくれる」は 16.4%であった。

図表 132 上司や同僚との関係【正規雇用者】



トラック運転者（正規雇用者）の現在の職場の上司や同僚において、「上司等に気楽に話ができる」について「非常に」と回答した正規雇用者の割合は27.6%であった。同様に、「職場の同僚に気軽に話ができる」は33.7%、「上司等が困った時に、頼りになる」は22.0%、「職場の同僚が困った時に、頼りになる」は18.9%、「上司等に個人的な問題を相談した時に、話を聞いてくれる」は22.4%、「職場の同僚に個人的な問題を相談した時に、話を聞いてくれる」は18.3%であった。

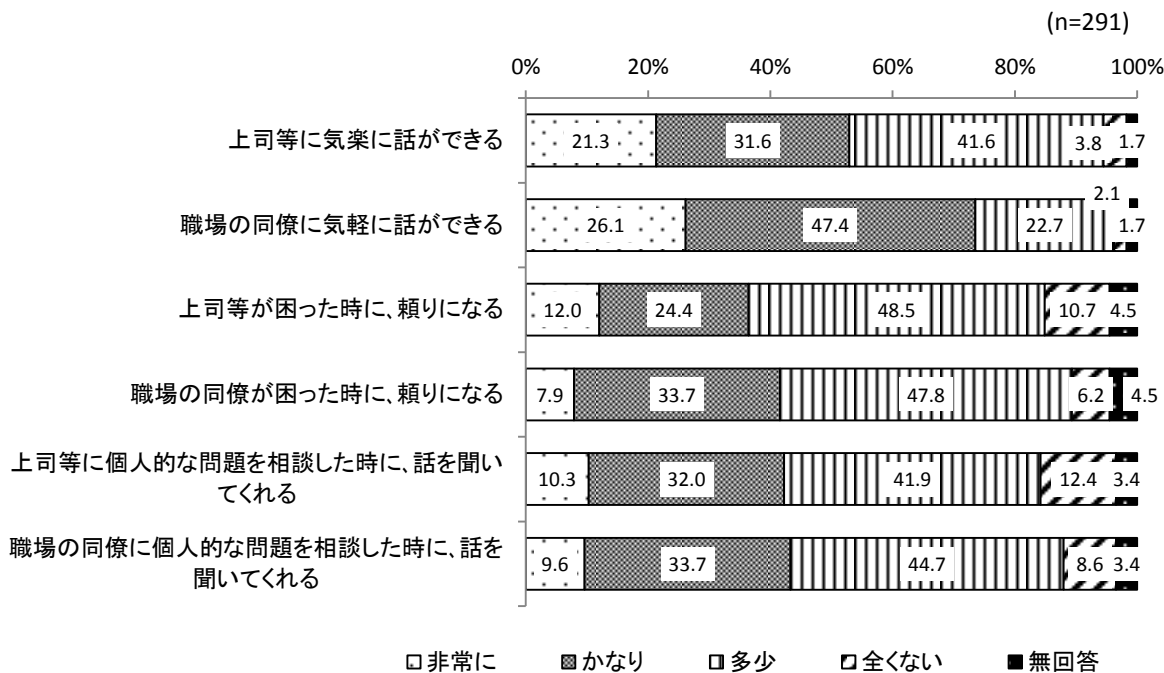
図表 133 上司や同僚との関係【正規雇用者・トラック運転者】



※トラック運転者（正規雇用者）（調査数 n=3087）について集計。

バス運転者（正規雇用者）の現在の職場の上司や同僚において、「上司等に気楽に話ができる」について「非常に」と回答した正規雇用者の割合は21.3%であった。同様に、「職場の同僚に気軽に話ができる」は26.1%、「上司等が困った時に、頼りになる」は12.0%、「職場の同僚が困った時に、頼りになる」は7.9%、「上司等に個人的な問題を相談した時に、話を聞いてくれる」は10.3%、「職場の同僚に個人的な問題を相談した時に、話を聞いてくれる」は9.6%であった。

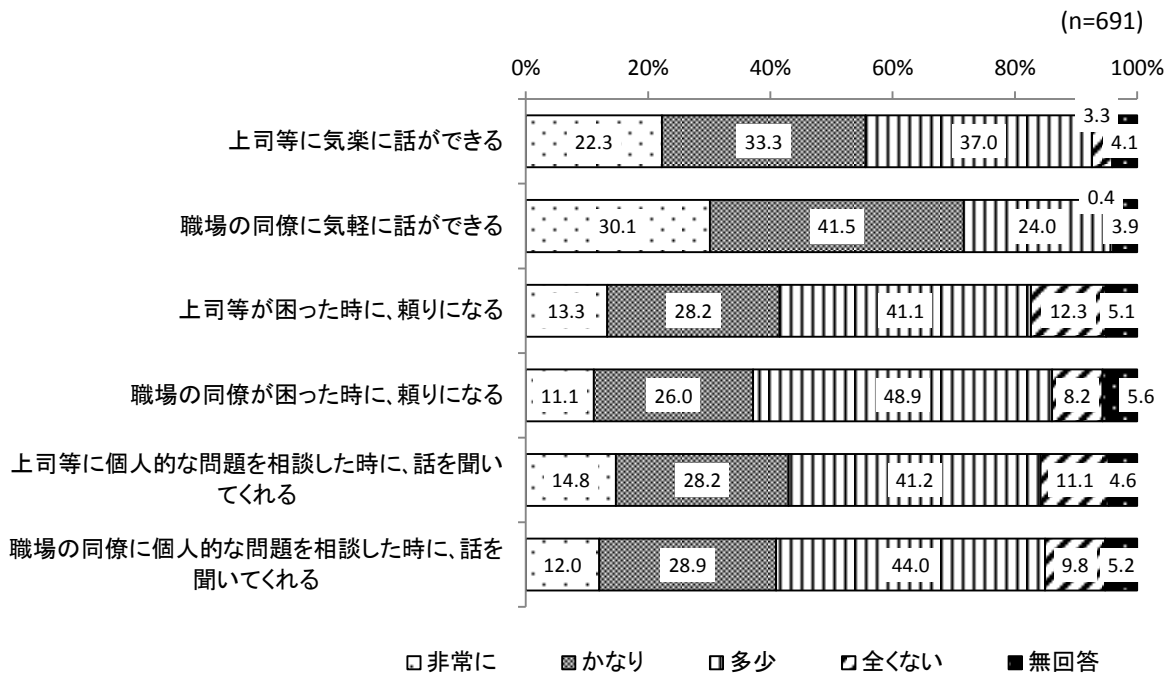
図表 134 上司や同僚との関係【正規雇用者・バス運転者】



※バス運転者（正規雇用者）（調査数 n=291）について集計。

タクシー運転者（正規雇用者）の現在の職場の上司や同僚において、「上司等に気楽に話ができる」について「非常に」と回答した正規雇用者の割合は22.3%であった。同様に、「職場の同僚に気軽に話ができる」は30.1%、「上司等が困った時に、頼りになる」は13.3%、「職場の同僚が困った時に、頼りになる」は11.1%、「上司等に個人的な問題を相談した時に、話を聞いてくれる」は14.8%、「職場の同僚に個人的な問題を相談した時に、話を聞いてくれる」は12.0%であった。

図表 135 上司や同僚との関係【正規雇用者・タクシー運転者】



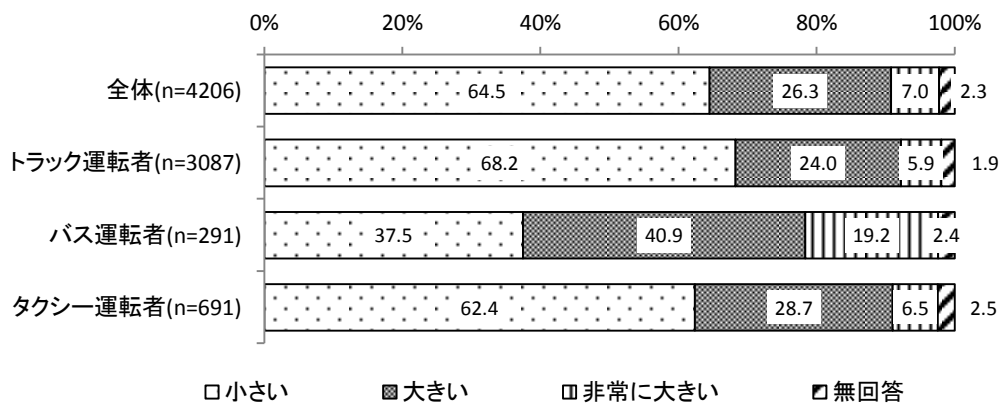
※タクシー運転者（正規雇用者）（調査数 n=691）について集計。

⑬仕事についての負担

正規雇用者における仕事についての精神的負担は、「小さい」が 64.5%、「大きい」が 26.3%、「非常に大きい」が 7.0%であった。

職種別にみると、「非常に大きい」と回答した者の割合は「バス運転者」が 19.2%で最も高く、次いで「タクシー運転者」が 6.5%、「トラック運転者」が 5.9%であった。

図表 136 仕事についての精神的負担【正規雇用者・職種別】

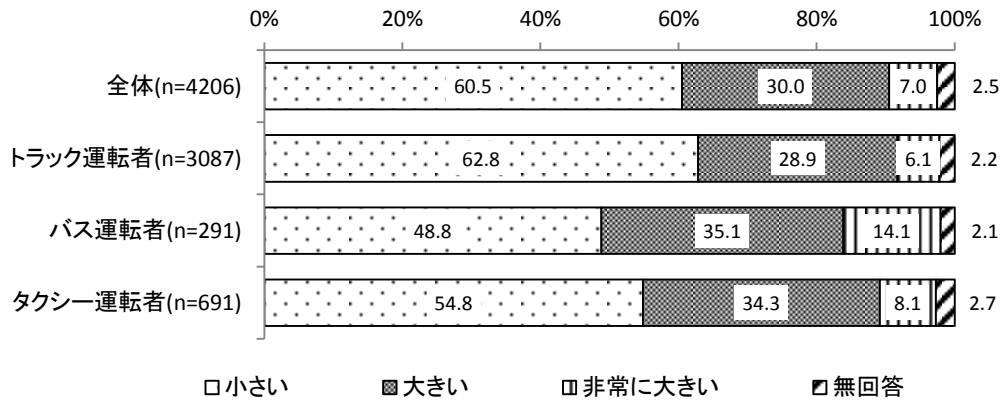


※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

正規雇用者における仕事についての身体的負担は、「小さい」が 60.5%、「大きい」が 30.0%、「非常に大きい」が 7.0%であった。

職種別にみると、「非常に大きい」と回答した者の割合は「バス運転者」が 14.1%で最も高く、次いで「タクシー運転者」が 8.1%、「トラック運転者」が 6.1%であった。

図表 137 仕事についての身体的負担【正規雇用者・職種別】



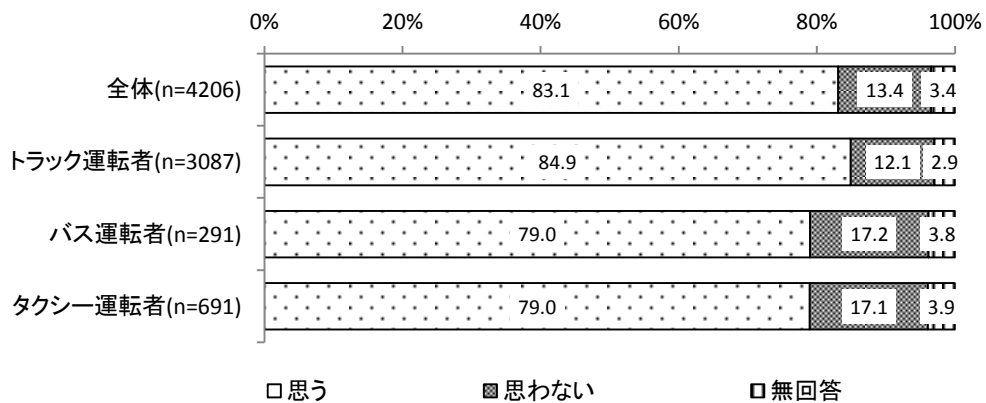
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

⑭仕事の継続意思

正規雇用者における現在の仕事の継続意思については、今後も働きたいと「思う」が 83.1%、「思わない」が 13.4%であった。

職種別にみると、「思わない」と回答した者の割合は「バス運転者」が 17.2%で最も高く、次いで「タクシー運転者」が 17.1%、「トラック運転者」が 12.1%であった。

図表 138 仕事の継続意思（今後も働きたいと思うか否か）【正規雇用者・職種別】



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

正規雇用者のうち、現在の仕事について今後も働きたいと「思わない」と回答した 565 件について、その理由をみると、「収入が低い」が 60.4%で最も多く、次いで「労働時間・拘束時間が長い」が 48.3%、「休みが少ない」が 28.7%であった。

職種別にみると、いずれの職種も「収入が低い」の割合が最も高かったが、「バス運転者」では「休みが少ない」の割合が 46.0%と、他の職種に比べて高かった。

図表 139 「今後も働きたいと思わない」理由（複数回答）【正規雇用者・職種別】

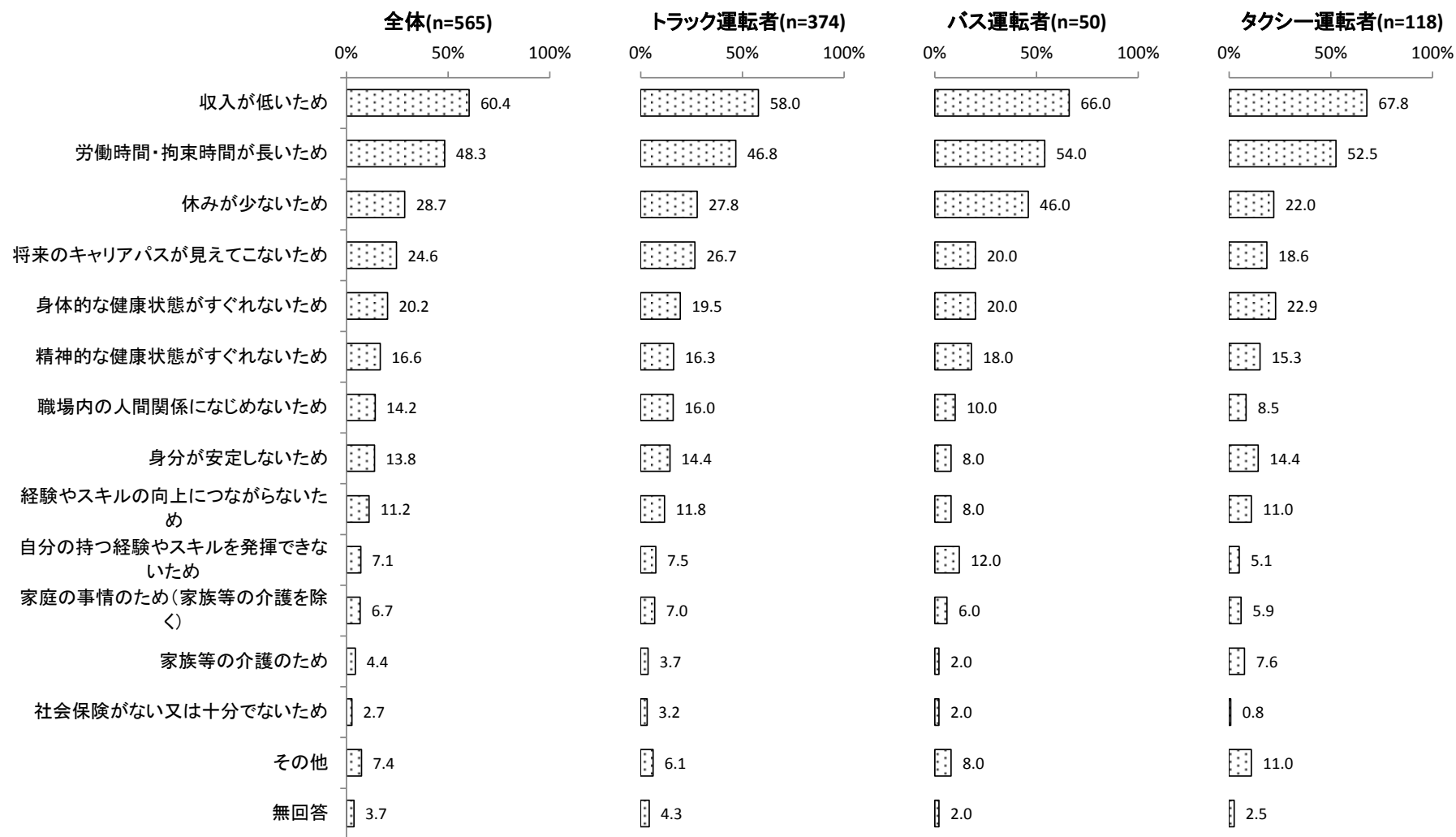
	調査数	理由							
		収入が低い ため	労働時間・拘束 時間が長い	休みが少ない ため	職場内の人間 関係になじめ ない	身体的な健康 状態がすぐれ ない	精神的な健康 状態がすぐれ ない	自分の持つ経験 やスキルを 発揮できない ため	経験やスキルの 向上につな がらない
全体	565 100.0	341 60.4	273 48.3	162 28.7	80 14.2	114 20.2	94 16.6	40 7.1	63 11.2
トラック運転者	374 100.0	217 58.0	175 46.8	104 27.8	60 16.0	73 19.5	61 16.3	28 7.5	44 11.8
バス運転者	50 100.0	33 66.0	27 54.0	23 46.0	5 10.0	10 20.0	9 18.0	6 12.0	4 8.0
タクシー運転者	118 100.0	80 67.8	62 52.5	26 22.0	10 8.5	27 22.9	18 15.3	6 5.1	13 11.0

	調査数	理由						
		社会保険がない 又は十分でない	身分が安定し ないため	将来のキャリア パスが見え てこないため	家庭の事情の ため（家族等 の介護を除く）	家族等の介護 のため	その他	無回答
全体	565 100.0	15 2.7	78 13.8	139 24.6	38 6.7	25 4.4	42 7.4	21 3.7
トラック運転者	374 100.0	12 3.2	54 14.4	100 26.7	26 7.0	14 3.7	23 6.1	16 4.3
バス運転者	50 100.0	1 2.0	4 8.0	10 20.0	3 6.0	1 2.0	4 8.0	1 2.0
タクシー運転者	118 100.0	1 0.8	17 14.4	22 18.6	7 5.9	9 7.6	13 11.0	3 2.5

※仕事の継続意思について、今後も現在の仕事を続けたいと「思わない」と回答した正規雇用者（調査数 n=565）について集計。

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

図表 140 「今後も働き続けたいと思わない」理由（複数回答）【正規雇用者・職種別】



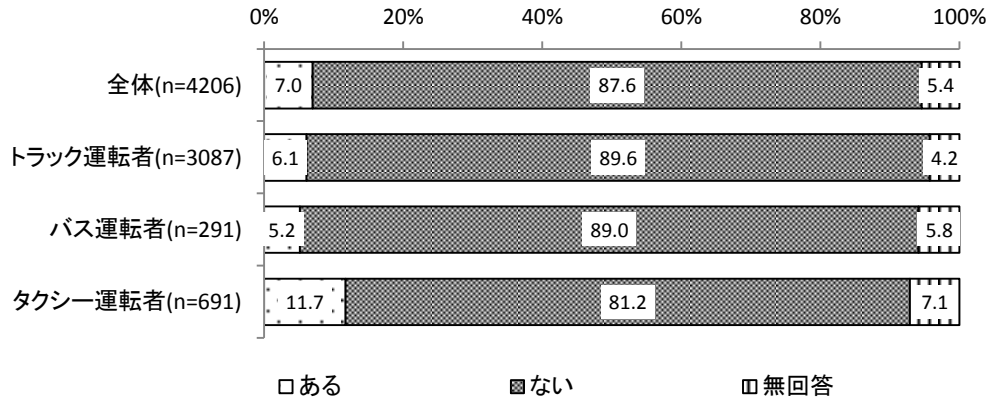
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

⑮ 工作中（運転中や荷扱い中）の人身事故やヒヤリハットの経験

正規雇用者における工作中（運転中や荷扱い中）の人身事故の経験について「ある」と回答した者の割合は7.0%であった。

職種別にみると、「タクシー運転者」が11.7%で最も高く、次いで「トラック運転者」が6.1%、「バス運転者」が5.2%であった。

図表 141 工作中（運転中や荷扱い中）の人身事故の経験【正規雇用者・職種別】

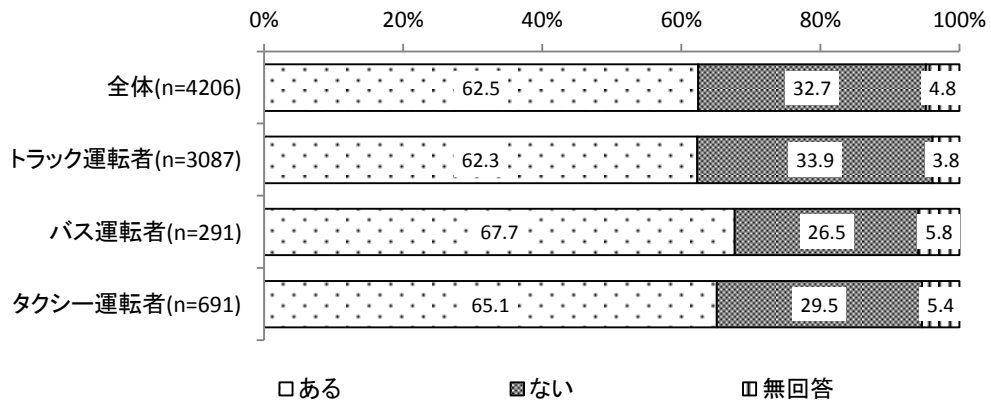


※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

正規雇用者における工作中（運転中や荷扱い中）のヒヤリハットの経験について「ある」と回答した者の割合は62.5%であった。

職種別にみると、「バス運転者」が67.7%で最も高く、次いで「タクシー運転者」が65.1%、「トラック運転者」が62.3%であった。

図表 142 工作中（運転中や荷扱い中）のヒヤリハットの経験【正規雇用者・職種別】



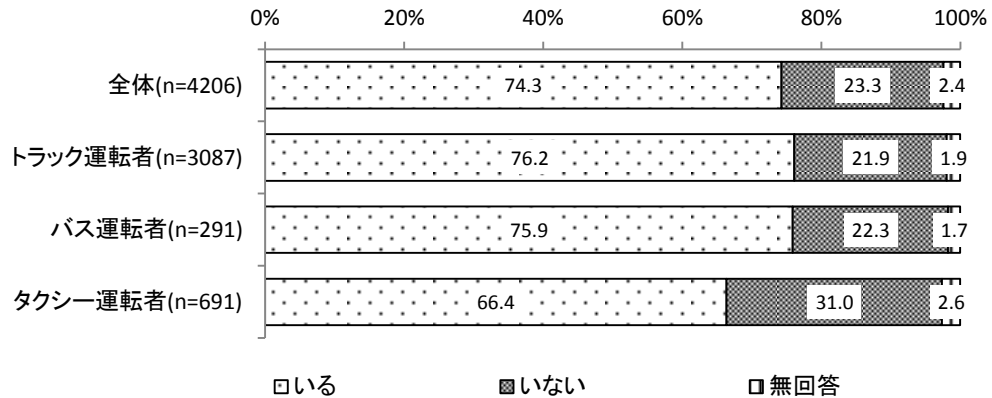
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

⑩職場関係者以外の相談相手の有無

正規雇用者において、仕事に関する悩みや相談をする家族が「いる」と回答した者の割合は74.3%であった。

職種別にみると、「いる」と回答した者の割合は「トラック運転者」が76.2%で最も高く、次いで「バス運転者」が75.9%、「タクシー運転者」が66.4%であった。

図表 143 仕事に関する悩みや相談を聞いてくれる家族の有無【正規雇用者・職種別】

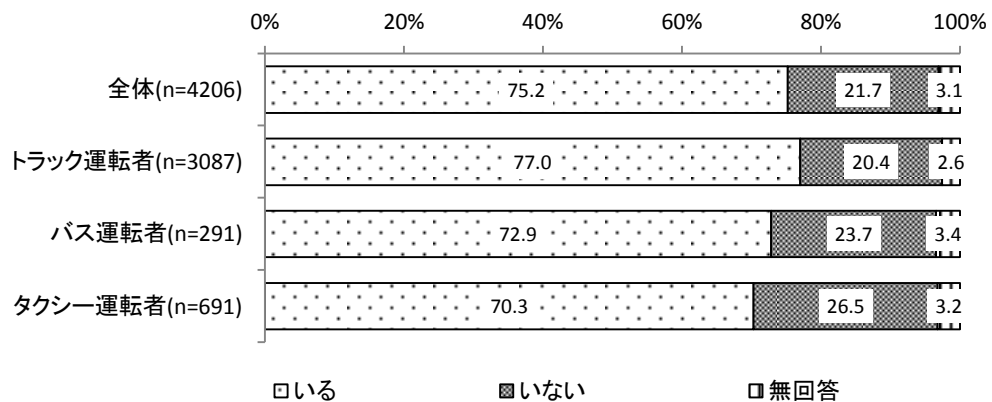


※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

正規雇用者において、仕事に関する悩みや相談を聞いてくれる知人が「いる」と回答した者の割合は75.2%であった。

職種別にみると、「いる」と回答した者の割合は「トラック運転者」が77.0%で最も高く、次いで「バス運転者」が72.9%、「タクシー運転者」が70.3%であった。

図表 144 仕事に関する悩みや相談を聞いてくれる知人の有無【正規雇用者・職種別】



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

(3) 休暇の取得状況について

①年次有給休暇の付与日数と取得日数

正規雇用者における平成 27 年度の年次有給休暇の年間新規付与日数（前年度からの繰り越し分を除く）は平均 12.6 日であり、「20 日以上 30 日未満」が 24.0%で最も多く、次いで「0 日」が 20.8%、「10 日以上 20 日未満」が 19.1%であった。

職種別にみると、平成 27 年度の年次有給休暇の年間新規付与日数の平均は「バス運転者」が最も多く 16.1 日、「トラック運転者」が最も少なく 12.2 日であった。

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

上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	0 日	5 1 日 日 未 以 満 上	1 5 0 日 日 以 未 上 満	2 1 0 0 日 日 未 以 満 上	3 2 0 0 日 日 未 以 満 上	4 3 0 0 日 日 未 以 満 上	4 0 日 以 上	無 回 答	平均 (単位：日)
全体	4206	873	81	146	802	1011	32	109	1152	12.6
	100.0	20.8	1.9	3.5	19.1	24.0	0.8	2.6	27.4	
トラック運転者	3087	697	67	101	584	693	20	92	833	12.2
	100.0	22.6	2.2	3.3	18.9	22.4	0.6	3.0	27.0	
バス運転者	291	37	5	8	51	121	4	7	58	16.1
	100.0	12.7	1.7	2.7	17.5	41.6	1.4	2.4	19.9	
タクシー運転者	691	109	9	34	149	174	8	8	200	12.5
	100.0	15.8	1.3	4.9	21.6	25.2	1.2	1.2	28.9	

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

正規雇用者における平成 27 年度の年次有給休暇の取得日数は平均 5.5 日であり、「0 日」が 35.9%で最も多く、次いで「10 日以上 15 日未満」が 10.1%、「5 日以上 10 日未満」が 9.9%であった。

職種別にみると、平成 27 年度の年次有給休暇の取得日数の平均は「バス運転者」が最も多く 10.6 日、「トラック運転者」が最も少なく 5.0 日であった。

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

	調査数	0 日	3 1 日 日 未 以 満 上	5 3 日 日 未 以 満 上	1 5 0 日 日 未 上 満	1 1 5 0 日 日 未 以 満 上	1 5 日 以 上	無 回 答	平均 (単位：日)
全体	4206	1512	272	252	416	424	391	939	5.5
	100.0	35.9	6.5	6.0	9.9	10.1	9.3	22.3	
トラック運転者	3087	1207	202	189	313	300	207	669	5.0
	100.0	39.1	6.5	6.1	10.1	9.7	6.7	21.7	
バス運転者	291	67	7	15	19	23	102	58	10.6
	100.0	23.0	2.4	5.2	6.5	7.9	35.1	19.9	
タクシー運転者	691	195	62	38	77	92	71	156	5.8
	100.0	28.2	9.0	5.5	11.1	13.3	10.3	22.6	

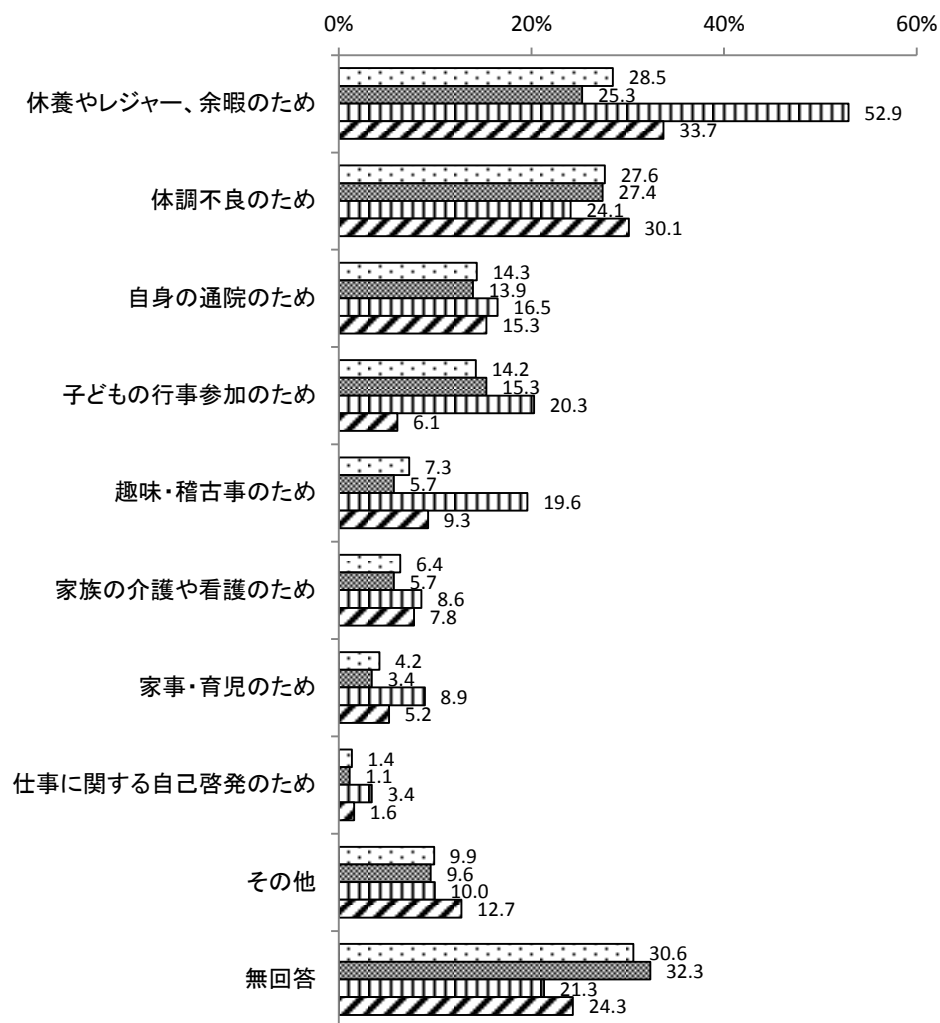
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

②年次有給休暇の取得理由

正規雇用者において年次有給休暇を取得する理由としては、「休養やレジャー、余暇のため」が最も多く28.5%、次いで「体調不良のため」が27.6%、「自身の通院のため」が14.3%であった。

職種別にみると、「トラック運転者」では「体調不良のため」が27.4%で最も多く、「バス運転者」と「タクシー運転者」では「休養やレジャー、余暇のため」がそれぞれ52.9%、33.7%で最も多かった。

図表 147 年次有給休暇の取得理由（複数回答）【正規雇用者・職種別】



□全体(n=4206) ■トラック運転者(n=3087) ▨バス運転者(n=291) ▩タクシー運転者(n=691)

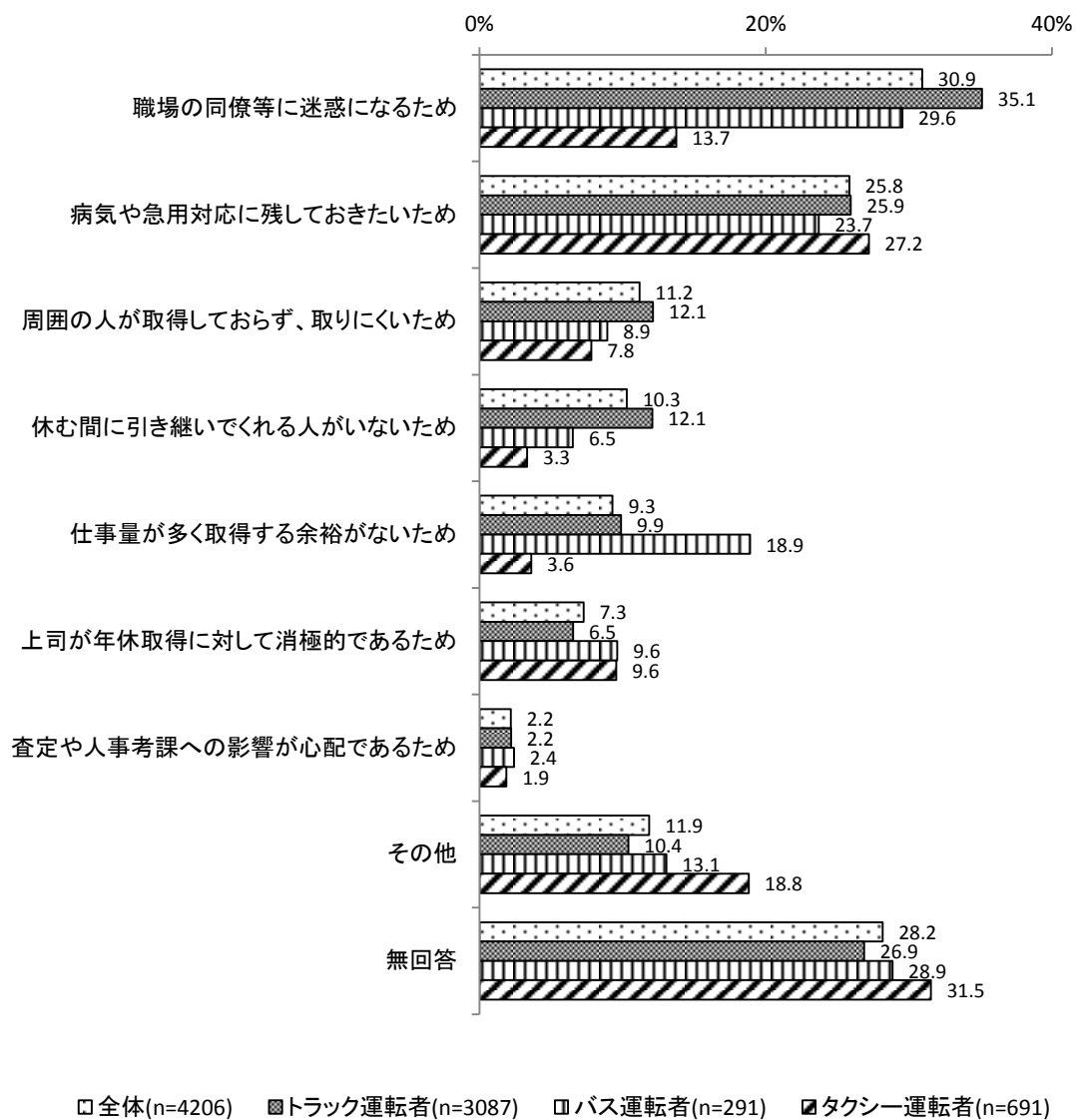
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

③年次有給休暇を取得しにくい理由

正規雇用者において年次有給休暇を取得しにくい理由としては、「職場の同僚等に迷惑になるため」が30.9%で最も多く、次いで「病気や急用対応に残しておきたいため」が25.8%、「周囲の人が取得しておらず、取りにくいため」が11.2%であった。

職種別にみると、「トラック運転者」と「バス運転者」では「職場の同僚等に迷惑になるため」がそれぞれ35.1%、29.6%で最も多く、「タクシー運転者」では「病気や急用対応に残しておきたいため」が27.2%で最も多かった。また、「バス運転者」では「仕事量が多く取得する余裕がないため」が18.9%と、他の職種に比べてその割合が高かった。

図表 148 年次有給休暇を取得しにくい理由（複数回答）【正規雇用者・職種別】



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

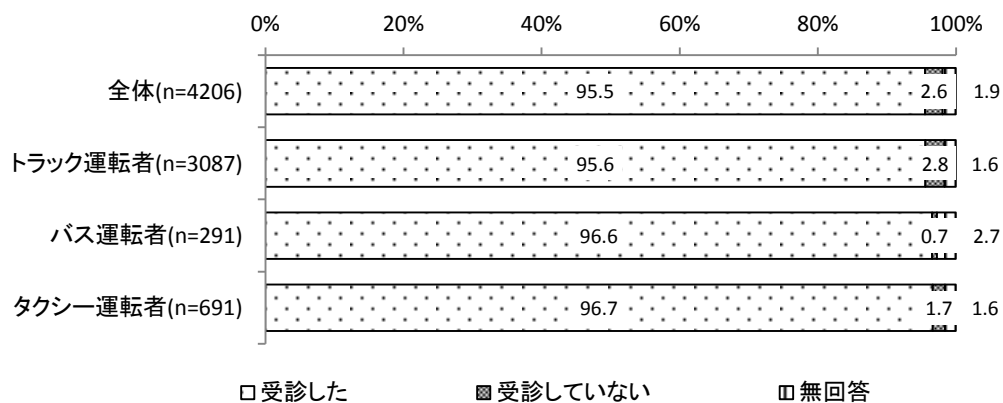
(4) 回答者の生活等について

①健康診断の受診

正規雇用者における昨年度（平成 27 年 4 月～平成 28 年 3 月）の健康診断の受診の有無については、「受診した」が 95.5%、「受診していない」が 2.6%であった。

職種別にみると、職種によって大きな違いは見られなかった。

図表 149 健康診断の受診の有無（平成 27 年 4 月～平成 28 年 3 月）【正規雇用者・職種別】



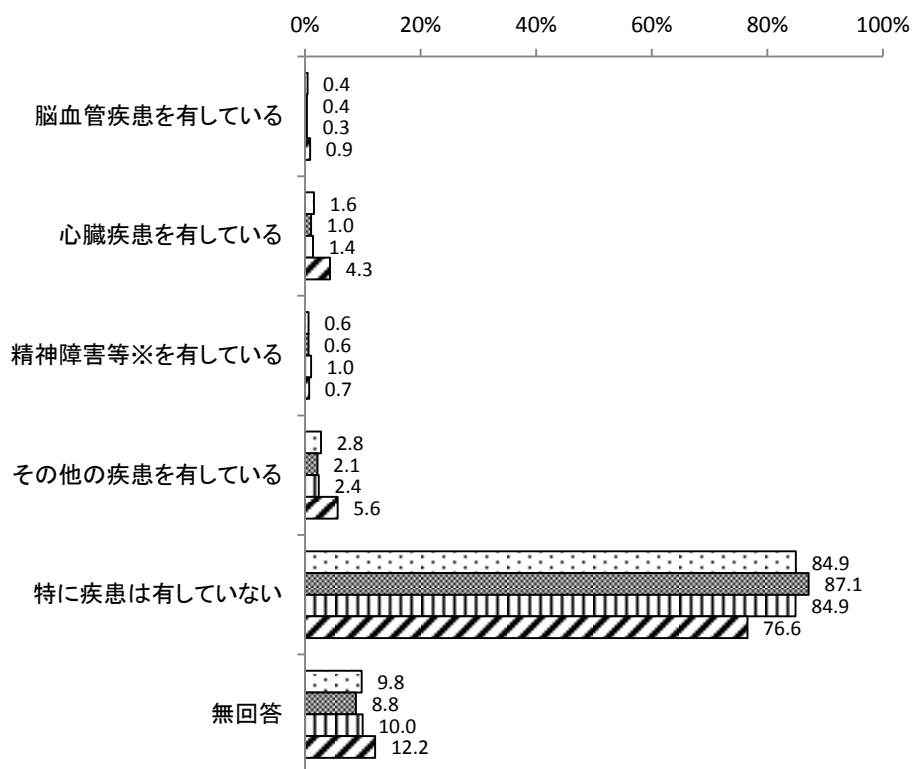
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

②疾患について

脳血管疾患や心臓疾患、精神障害等の疾患の有無については、「脳血管疾患を有している」が0.4%、「心臓疾患を有している」が1.6%、「精神障害等（メンタルヘルス不調を含む）を有している」が0.6%であった。

職種別にみると、「タクシー運転者」では「心臓疾患を有している」が4.3%と、他の職種に比べてその割合が高かった。

図表 150 脳血管疾患や心臓疾患、精神障害等の疾患の有無（複数回答）【正規雇用者・職種別】



□全体(n=4206) ■トラック運転者(n=3087) □バス運転者(n=291) ■タクシー運転者(n=691)

※「精神障害等」には、精神障害のほか、精神障害以外のメンタルヘルス不調を含む。

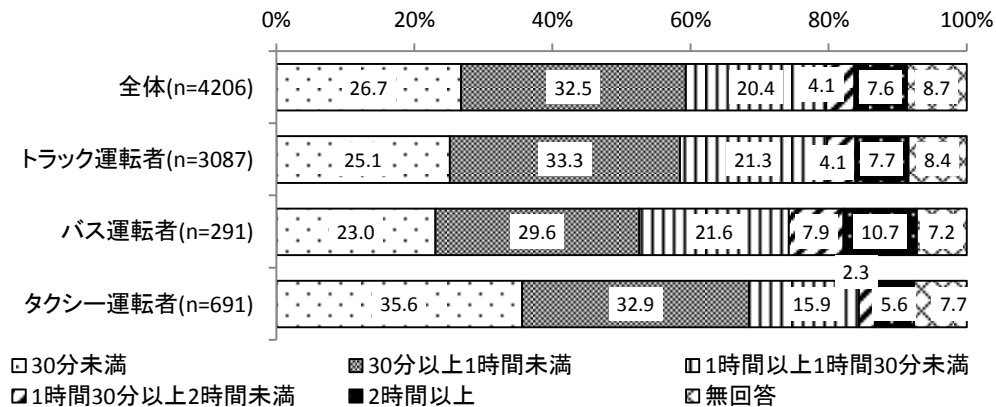
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

③生活時間

正規雇用者の勤務日1日における通勤時間（往復）は、「30分以上1時間未満」が32.5%で最も多く、次いで「30分未満」が26.7%、「1時間以上1時間30分未満」が20.4%であった。

職種別にみると、「トラック運転者」と「バス運転者」では「30分以上1時間未満」の割合がそれぞれ33.3%、29.6%で最も高く、「タクシー運転者」では「30分未満」が35.6%で最も高かった。

図表 151 勤務日1日における通勤時間（往復）【正規雇用者・職種別】



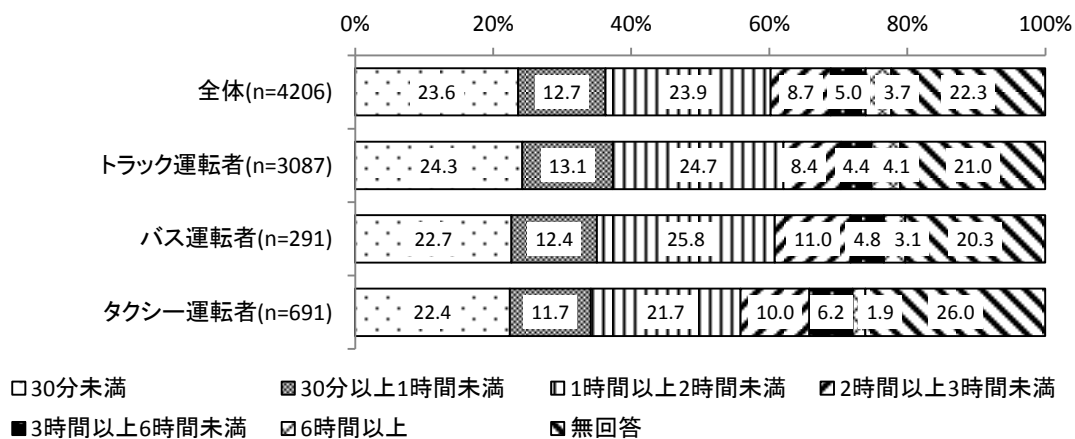
※全体平均 1.0 時間

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

正規雇用者の勤務日1日における家事労働時間は、「1時間以上2時間未満」が23.9%で最も多く、次いで「30分未満」が23.6%、「30分以上1時間未満」が12.7%であった。

職種別にみると、「トラック運転者」と「バス運転者」では「1時間以上2時間未満」の割合がそれぞれ24.7%、25.8%で最も多く、「タクシー運転者」では「30分未満」が22.4%で最も多かった。

図表 152 勤務日1日における家事労働【正規雇用者・職種別】



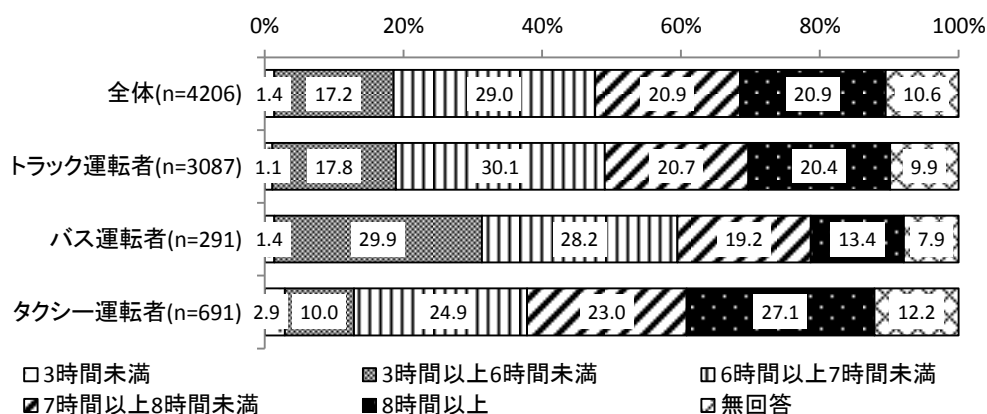
※全体平均 1.4 時間

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

正規雇用者の勤務日1日における睡眠時間は、「6時間以上7時間未満」が29.0%で最も多く、次いで「7時間以上8時間未満」及び「8時間以上」が20.9%であった。

職種別にみると、「トラック運転者」では「6時間以上7時間未満」が30.1%で最も多く、同様に、「バス運転者」では「3時間以上6時間未満」が29.9%、「タクシー運転者」では「8時間以上」が27.1%で最も多かった。

図表 153 勤務日1日における睡眠時間【正規雇用者・職種別】



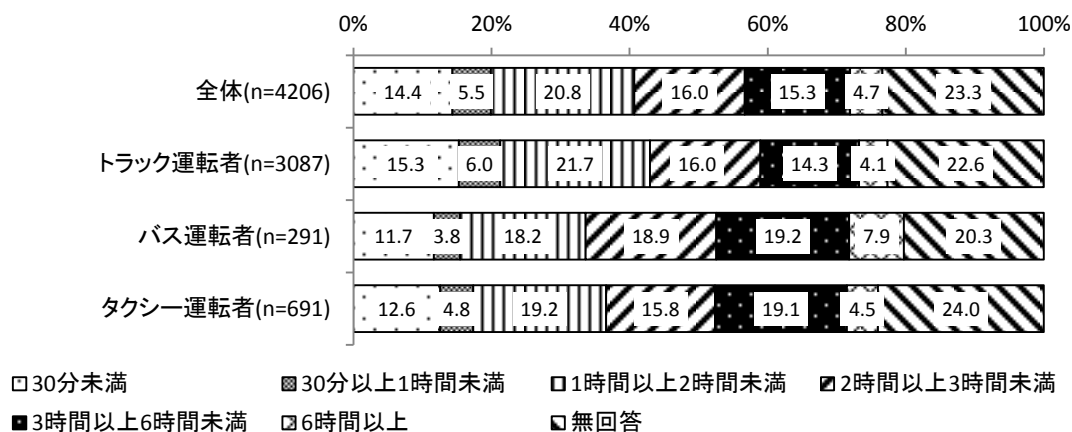
※全体平均 6.5 時間

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

正規雇用者の休日1日における家事労働時間は、「1時間以上2時間未満」が20.8%で最も多く、次いで「2時間以上3時間未満」が16.0%、「3時間以上6時間未満」が15.3%であった。

職種別にみると、「トラック運転者」と「タクシー運転者」では「1時間以上2時間未満」がそれぞれ21.7%、19.2%で最も多く、同様に、「バス運転者」では「3時間以上6時間未満」が19.2%で最も多かった。

図表 154 休日1日における家事労働【正規雇用者・職種別】



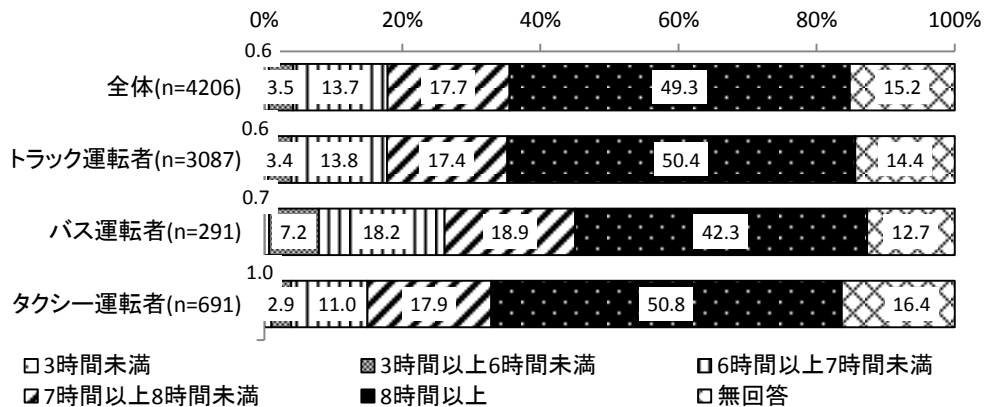
※全体平均 2.0 時間

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

正規雇用者の休日1日における睡眠時間は、「8時間以上」が49.3%で最も多く、次いで「7時間以上8時間未満」が17.7%、「6時間以上7時間未満」が13.7%であった。

職種別にみると、いずれの職種も「8時間以上」の割合が最も高く、「トラック運転者」では50.4%、「バス運転者」では42.3%、「タクシー運転者」では50.8%であった。

図表 155 休日1日における睡眠時間【正規雇用者・職種別】



※全体平均 7.7 時間

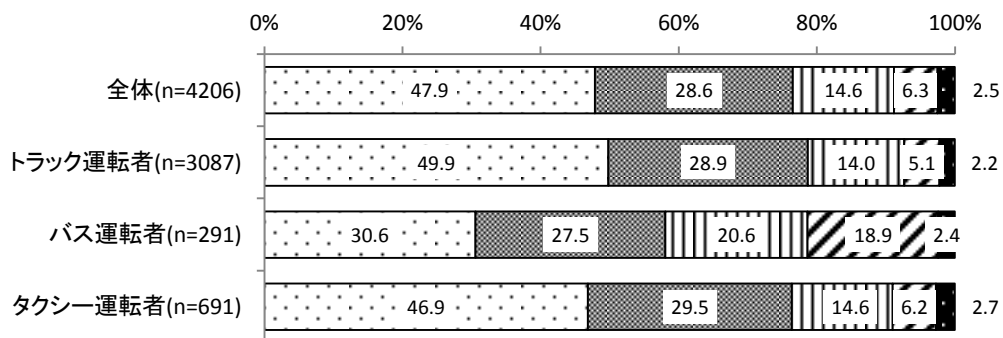
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

④睡眠時間の充足状況

正規雇用者の勤務日における睡眠時間の充足状況については、「足りている」が47.9%で最も多く、次いで「どちらかといえば足りている」が28.6%、「どちらかといえば足りていない」が14.6%であった。「足りていない」と回答した者は6.3%であった。

職種別にみると、「足りていない」と回答した者の割合は「バス運転者」が18.9%で最も高く、次いで「タクシー運転者」が6.2%、「トラック運転者」が5.1%であった。

図表 156 勤務日における睡眠時間の充足状況【正規雇用者・職種別】



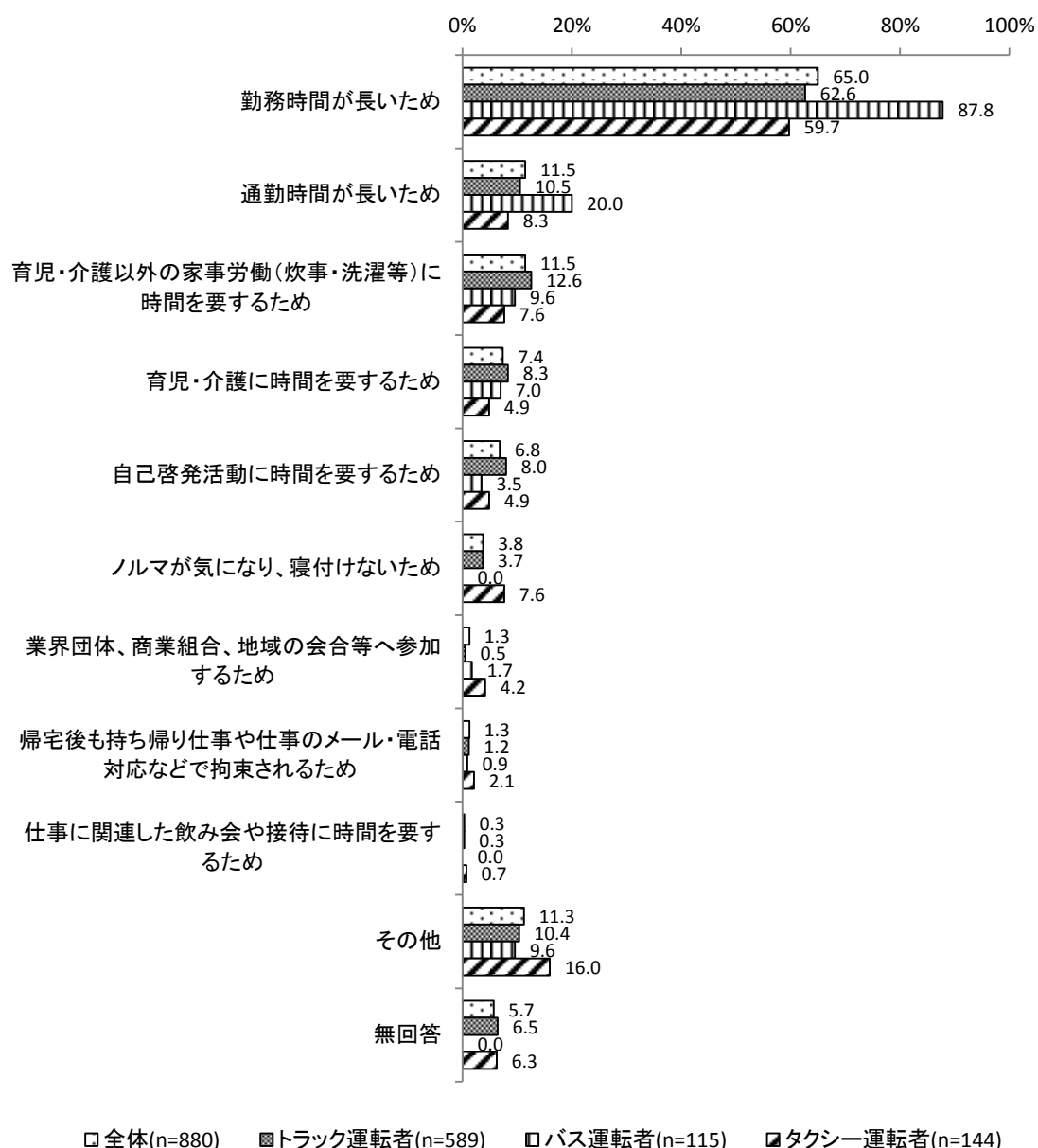
□足りている ■どちらかといえば足りている ▨どちらかといえば足りていない ▩足りていない ■無回答

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

正規雇用者のうち、勤務日における睡眠時間が「足りていない」又は「どちらかと言えば足りていない」と回答した 880 件について、勤務日における睡眠時間が足りない回答した理由についてみると、「勤務時間が長いため」が 65.0%で最も多く、次いで「通勤時間が長いため」及び「育児・介護以外の家事労働（炊事・洗濯等）に時間を要するため」が 11.5%であった。

職種別にみると、いずれの職種も「勤務時間が長いため」の割合が最も多く、特に「バス運転者」では 87.8%と、他の職種に比べてその割合が高かった。

図表 157 勤務日における睡眠時間が足りない理由（複数回答）【正規雇用者・職種別】



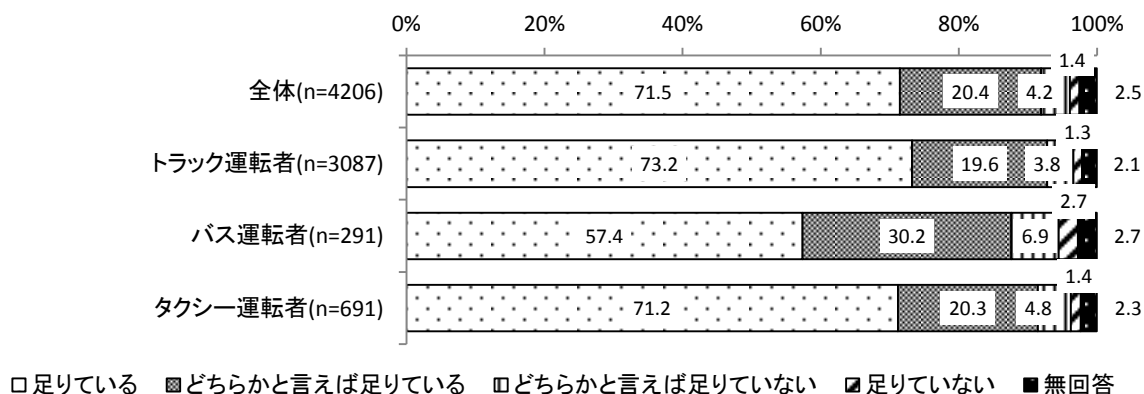
※勤務日における睡眠時間が「足りていない」又は「どちらかと言えば足りていない」と回答した正規雇用者（調査数 n=880）について集計。

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

正規雇用者の休日における睡眠時間の充足状況については、「足りている」が71.5%で最も多く、次いで「どちらかと言えば足りている」が20.4%、「どちらかと言えば足りていない」が4.2%であった。「足りていない」と回答した者は1.4%であった。

職種別にみると、「足りていない」と回答した者の割合は「バス運転者」が2.7%で最も高く、次いで「タクシー運転者」が1.4%、「トラック運転者」が1.3%であった。

図表 158 休日における睡眠時間の充足状況【正規雇用者・職種別】



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

正規雇用者のうち、休日における睡眠時間が「足りていない」又は「どちらかと言えば足りていない」と回答した235件について、休日における睡眠時間が足りないと回答した理由についてみると、「育児・介護以外の家事労働（炊事・洗濯等）に時間を要するため」が28.1%で最も多く、次いで「仕事のことが頭から離れず落ち着かないため」が25.1%、「育児・介護に時間を要するため」が20.0%であった。

職種別にみると、「トラック運転者」では「育児・介護以外の家事労働（炊事・洗濯等）に時間を要するため」が30.1%で最も多く、「バス運転者」では「育児・介護以外の家事労働（炊事・洗濯等）に時間を要するため」と「仕事のことが頭から離れず落ち着かないため」がそれぞれ32.1%で最も多かった。また、「タクシー運転者」では「仕事のことが頭から離れず落ち着かないため」が23.3%で最も多かった。

図表 159 休日における睡眠時間が足りない理由（複数回答）【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件） 下段：割合（%）						
		休日 も持ち 帰り 仕事 や仕 事の メー ル・ 電 話 対 応 等 で 拘 束 さ れ る た め	仕 事 の こ と が 頭 か ら 離 れ ず 落 ち 着 か な い た め	自 己 啓 発 活 動 に 時 間 を 要 す る た め	育 児 ・ 介 護 に 時 間 を 要 す る た め	濯 等 ） に 時 間 を 要 す る た め （ 炊 事 ・ 洗	育 児 ・ 介 護 に 時 間 を 要 す る た め	濯 等 ） に 時 間 を 要 す る た め （ 炊 事 ・ 洗
全体	235 100.0	9 3.8	59 25.1	25 10.6	47 20.0	66 28.1	49 20.9	22 9.4
トラック運転者	156 100.0	5 3.2	38 24.4	15 9.6	35 22.4	47 30.1	27 17.3	19 12.2
バス運転者	28 100.0	1 3.6	9 32.1	6 21.4	4 14.3	9 32.1	4 14.3	0 0.0
タクシー運転者	43 100.0	3 7.0	10 23.3	4 9.3	7 16.3	6 14.0	17 39.5	2 4.7

※休日における睡眠時間が「足りていない」又は「どちらかと言えば足りていない」と回答した正規雇用者（調査数 n=235）について集計。

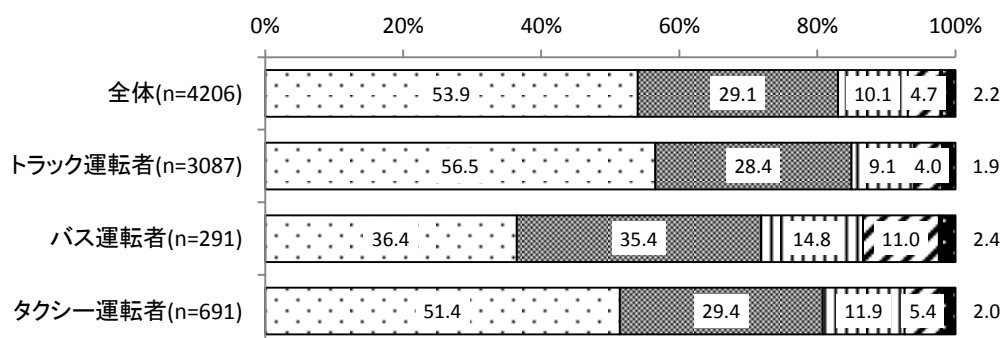
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

⑤ 休日における息抜き・趣味活動・家族の団らん等の時間

正規雇用者の休日における息抜き・趣味活動・家族の団らん等の時間は、「足りている」が 53.9% で最も多く、次いで「どちらかと言えば足りている」が 29.1%、「どちらかと言えば足りていない」が 10.1%であった。「足りていない」と回答した者は 4.7%であった。

職種別にみると、「足りていない」と回答した者の割合は「バス運転者」が 11.0%で最も高く、次いで「タクシー運転者」が 5.4%、「トラック運転者」が 4.0%であった。

図表 160 休日における息抜き・趣味活動・家族の団らん等の時間【正規雇用者・職種別】



□ 足りている ▨ どちらかと言えば足りている ▩ どちらかと言えば足りていない ■ 足りていない ■ 無回答

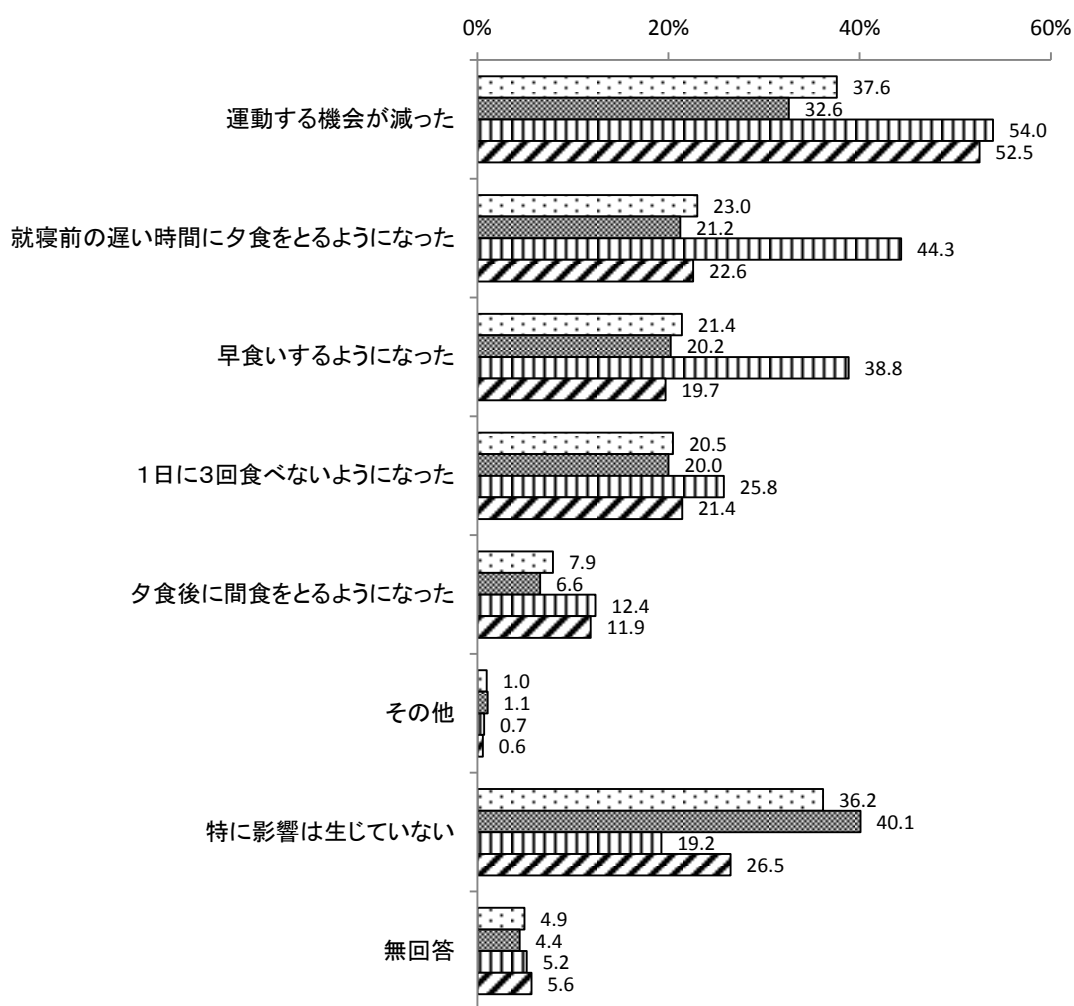
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

⑥生活習慣

正規雇用者の仕事による生活習慣に対する影響は、「運動する機会が減った」が37.6%で最も多く、次いで「特に影響は生じていない」が36.2%、「就寝前の遅い時間に夕食をとるようになった」が23.0%であった。

職種別にみると、「バス運転者」、「タクシー運転者」では「運動する機会が減った」の割合が最も多く、過半数を超えており、「トラック運転者」は「特に影響は生じていない」の割合が最も多く、40.1%であった。また、「バス運転者」では「就寝前の遅い時間に夕食をとるようになった」が44.3%と、他の職種に比べてその割合が高かった。

図表 161 仕事による生活習慣に対する影響（複数回答）【正規雇用者・職種別】



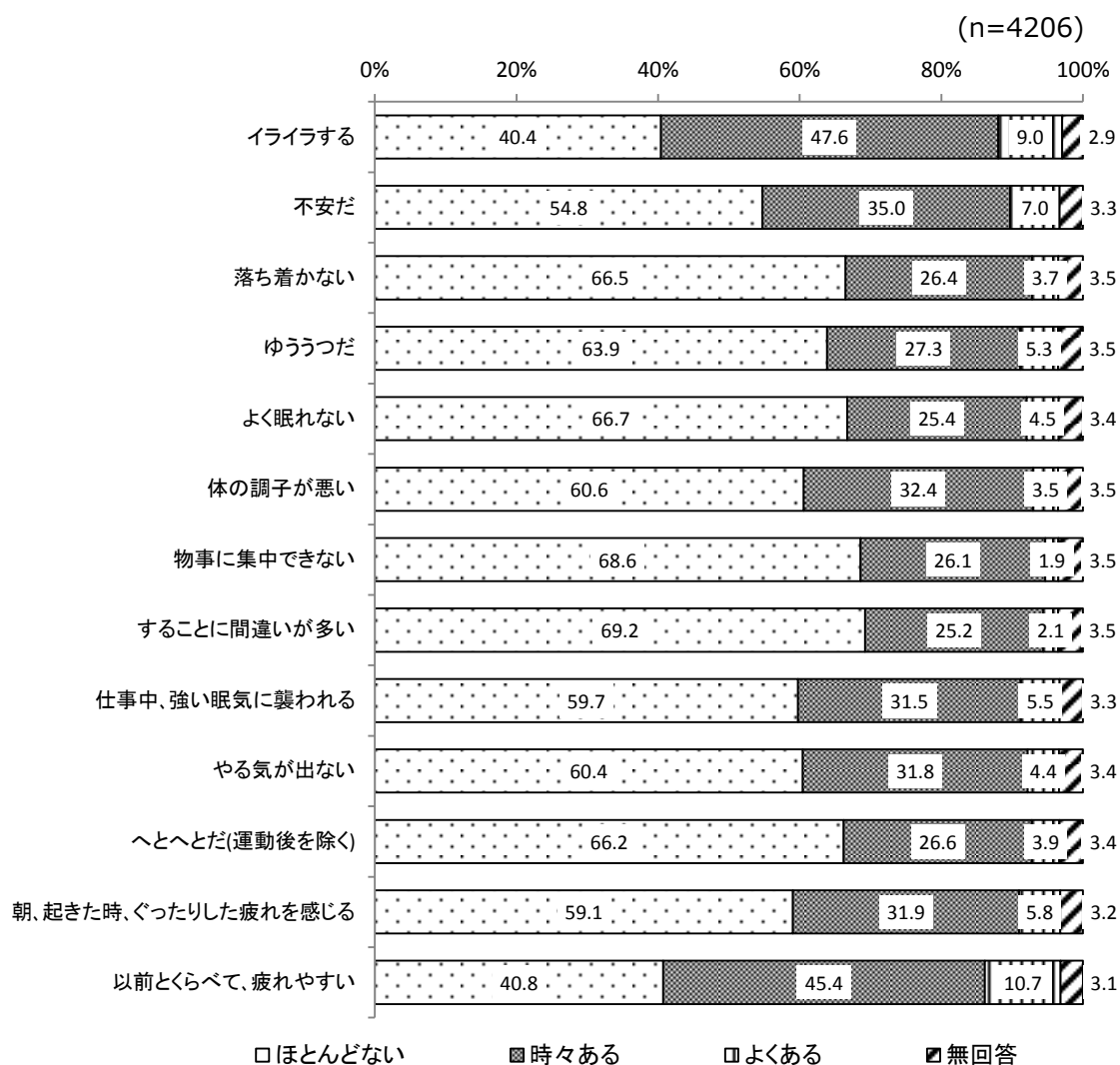
□全体(n=4206) ■トラック運転者(n=3087) ▨バス運転者(n=291) ▩タクシー運転者(n=691)

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

⑦直近1か月（平成28年11月）の自覚症状

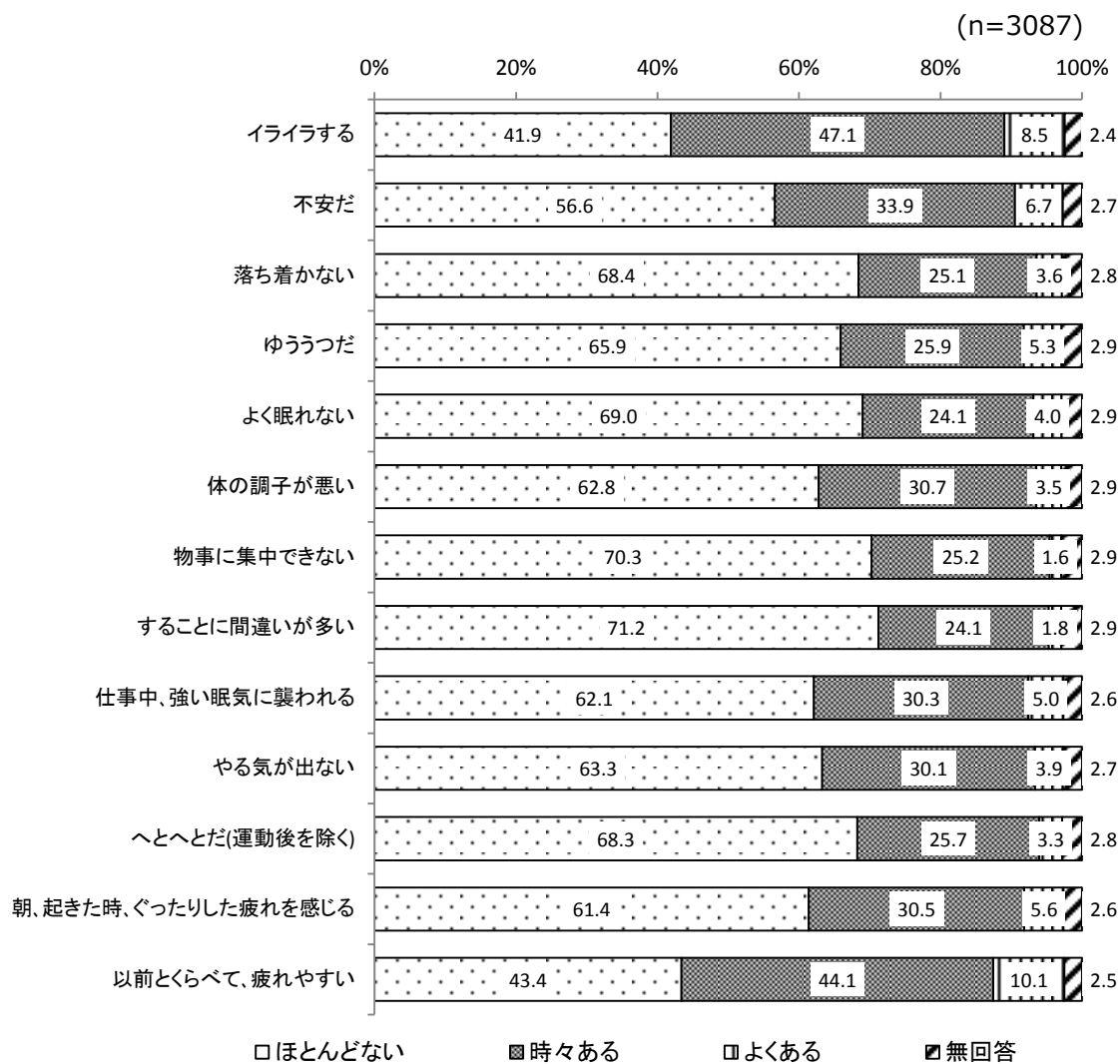
正規雇用者の直近1か月（平成28年11月）の自覚症状をみると、「よくある」の割合は、「以前とくらべて、疲れやすい」が10.7%で最も高く、次いで「イライラする」が9.0%であった。他の項目については、「ほとんどない」の割合が50%以上であった。

図表 162 直近1か月（平成28年11月）の自覚症状【正規雇用者】



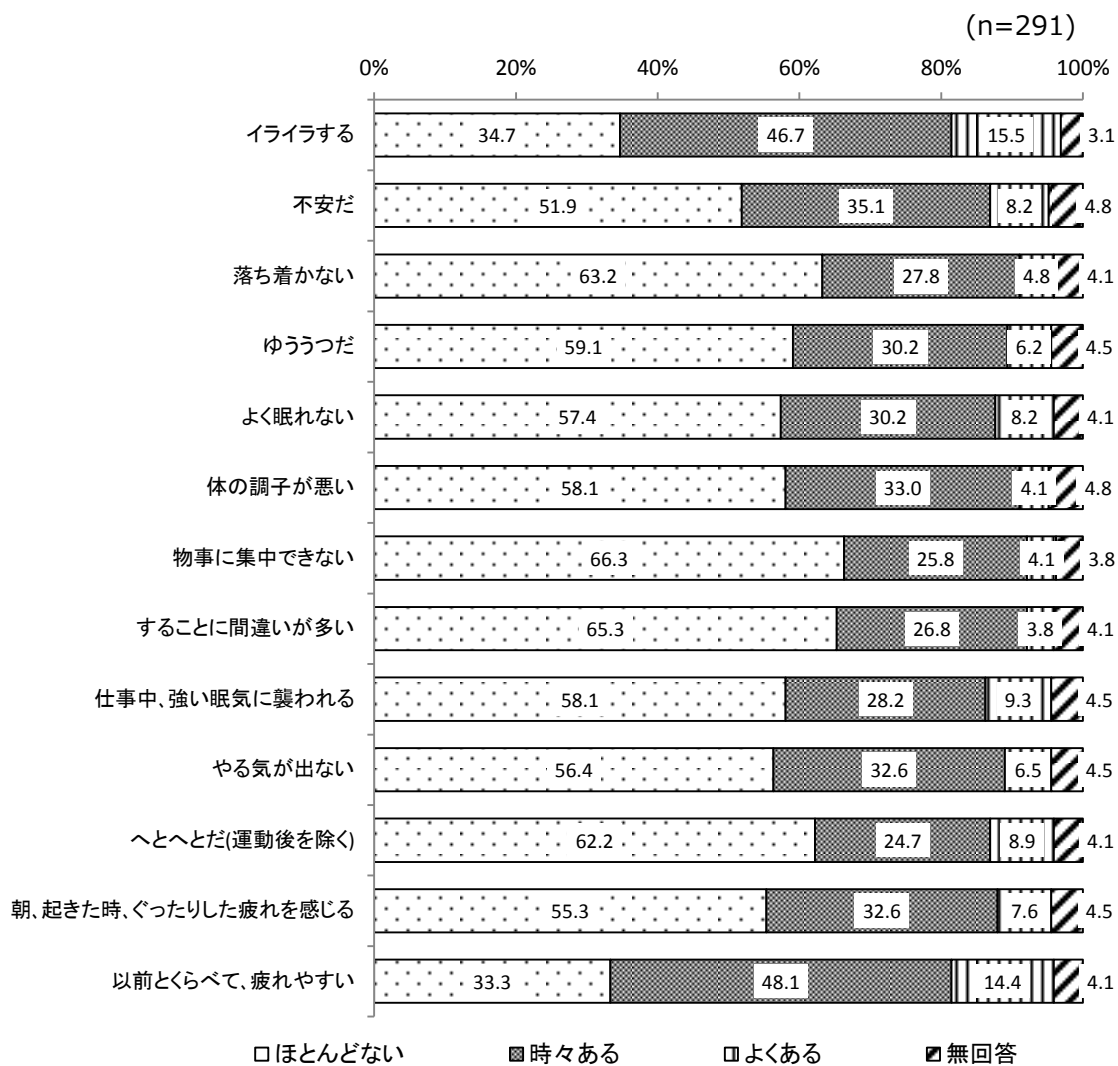
「トラック運転者」について直近1か月（平成28年11月）の自覚症状をみると、「よくある」の割合は、「以前とくらべて、疲れやすい」が10.1%、「イライラする」が8.5%であった。他の項目については、「ほとんどない」の割合が50%以上であった。

図表 163 直近1か月（平成28年11月）の自覚症状【正規雇用者・トラック運転者】



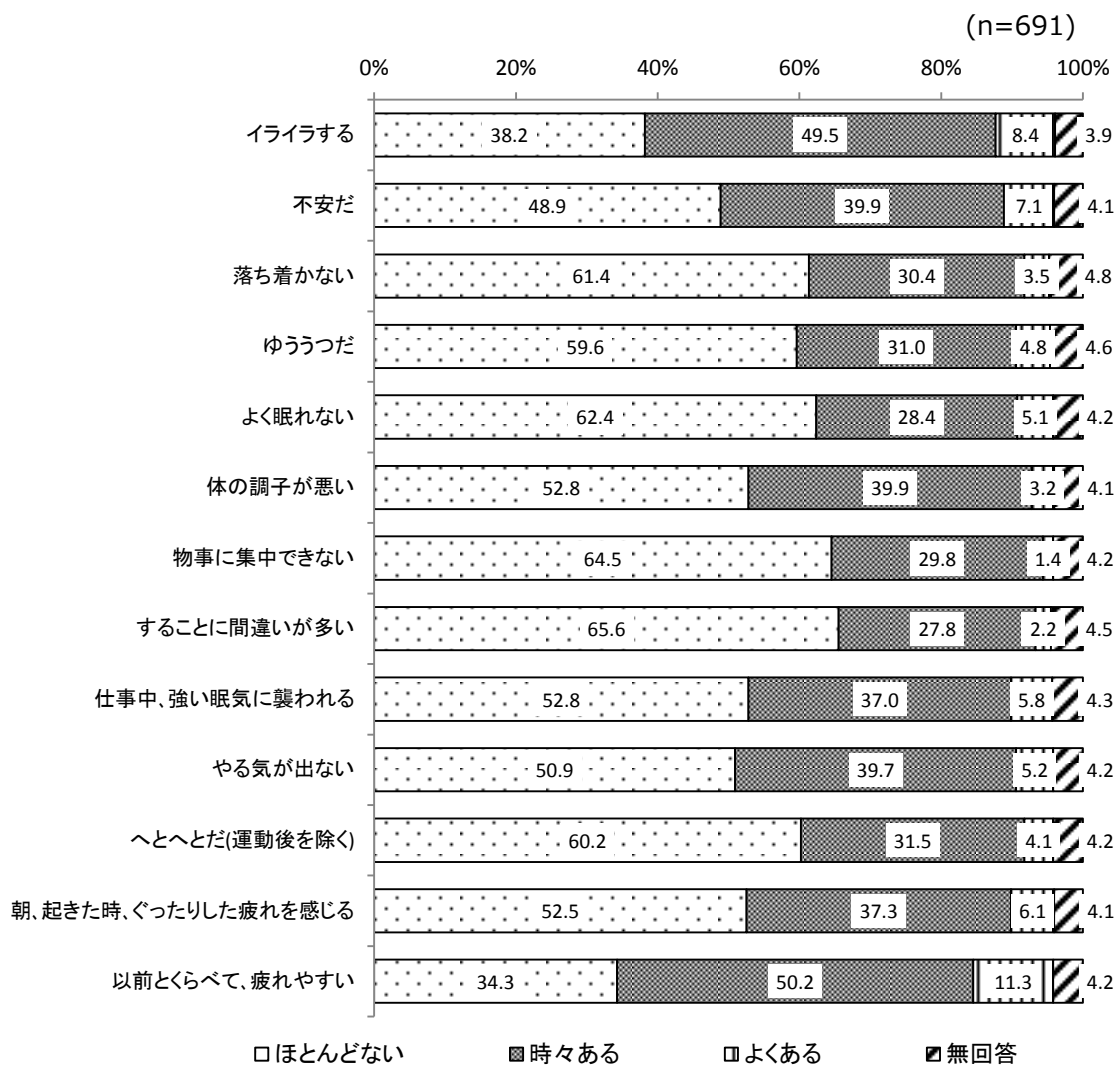
「バス運転者」について直近1か月（平成28年11月）の自覚症状をみると、「よくある」の割合は、「イライラする」が15.5%、「以前とくらべて、疲れやすい」が14.4%であった。他の項目については、「ほとんどない」の割合が50%以上であった。

図表 164 直近1か月（平成28年11月）の自覚症状【正規雇用者・バス運転者】



「タクシー運転者」について直近1か月（平成28年11月）の自覚症状をみると、「よくある」の割合は、「以前とくらべて、疲れやすい」が11.3%、「イライラする」が8.4%、「不安だ」が7.1%であった。他の項目については、「ほとんどない」の割合が50%以上であった。

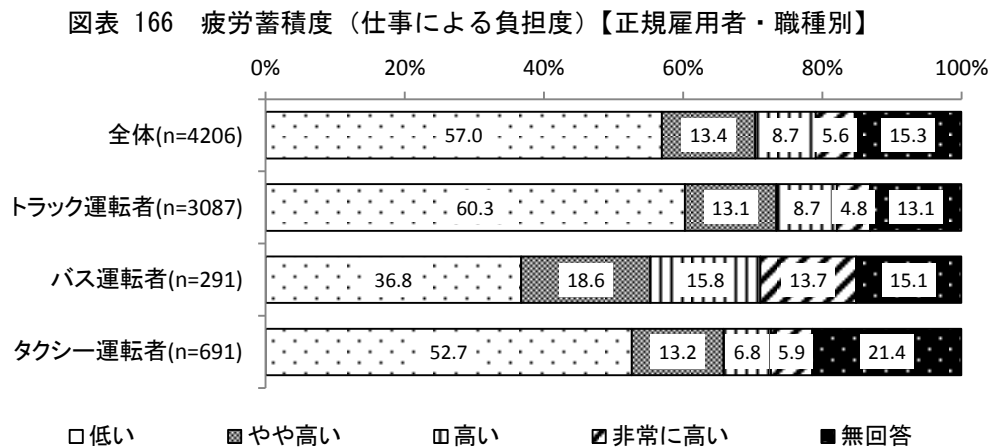
図表 165 直近1か月（平成28年11月）の自覚症状【正規雇用者・タクシー運転者】



⑧疲労蓄積度（仕事による負担度）

正規雇用者の疲労蓄積度（仕事による負担度）は、「低い」が57.0%で最も多く、次いで「やや高い」が13.4%、「高い」が8.7%であった。

職種別にみると、「非常に高い」の割合は「バス運転者」が13.7%で最も高く、次いで「タクシー運転者」が5.9%、「トラック運転者」が4.8%であった。



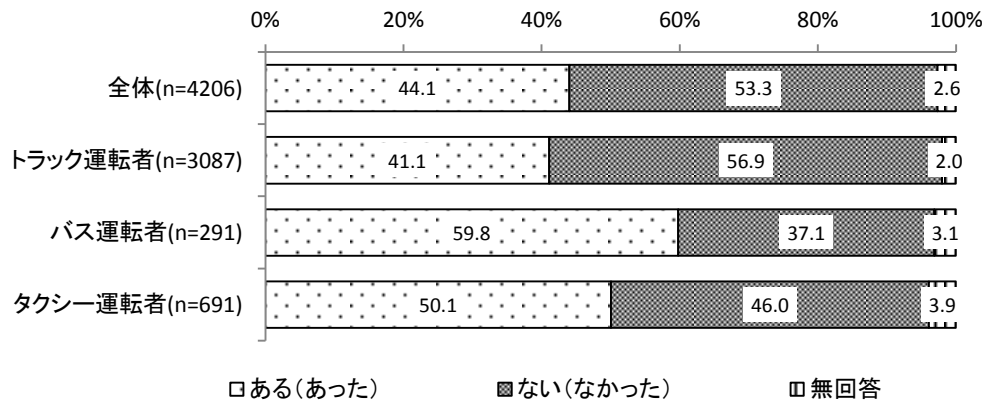
※疲労蓄積度（仕事による負担度）は、「直近1か月（平成28年11月）の労働状況」（図表120～124）、「直近1か月（平成28年11月の仕事についての負担）」（図表136、137）、「直近1か月（平成28年11月）の自覚症状」（図表162）を基に算出。具体的な算出方法は「労働者の疲労蓄積度自己診断チェックリスト」による。（参考URL：<http://www.mhlw.go.jp/topics/2004/06/dl/tp0630-1a.pdf>）

⑨過去半年間（平成28年6月～11月）の業務によるストレスや悩みの有無

正規雇用者における業務や業務以外のストレスや悩みの有無については、「ある（あった）」が44.1%、「ない（なかった）」が53.3%であった。

職種別にみると、「ある（あった）」の割合は「バス運転者」が59.8%で最も高く、次いで「タクシー運転者」が50.1%、「トラック運転者」が41.1%であった。

図表 167 業務や業務以外のストレスや悩みの有無【正規雇用者・職種別】



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

正規雇用者のうち業務や業務以外のストレスや悩みが「ある（あった）」と回答した 1,853 件について、ストレスや悩みの内容をみると、業務関連のものとしては、「仕事での精神的な緊張・ストレス」が 38.8%で最も多く、次いで「職場の人間関係」が 25.3%、「長時間労働の多さ」が 23.6%であった。

職種別にみると、「トラック運転者」では「仕事での精神的な緊張・ストレス」が 38.8%で最も多く、同様に、「バス運転者」では「長時間労働の多さ」が 47.7%、「タクシー運転者」では「売上・業績等」が 48.3%で最も多かった。

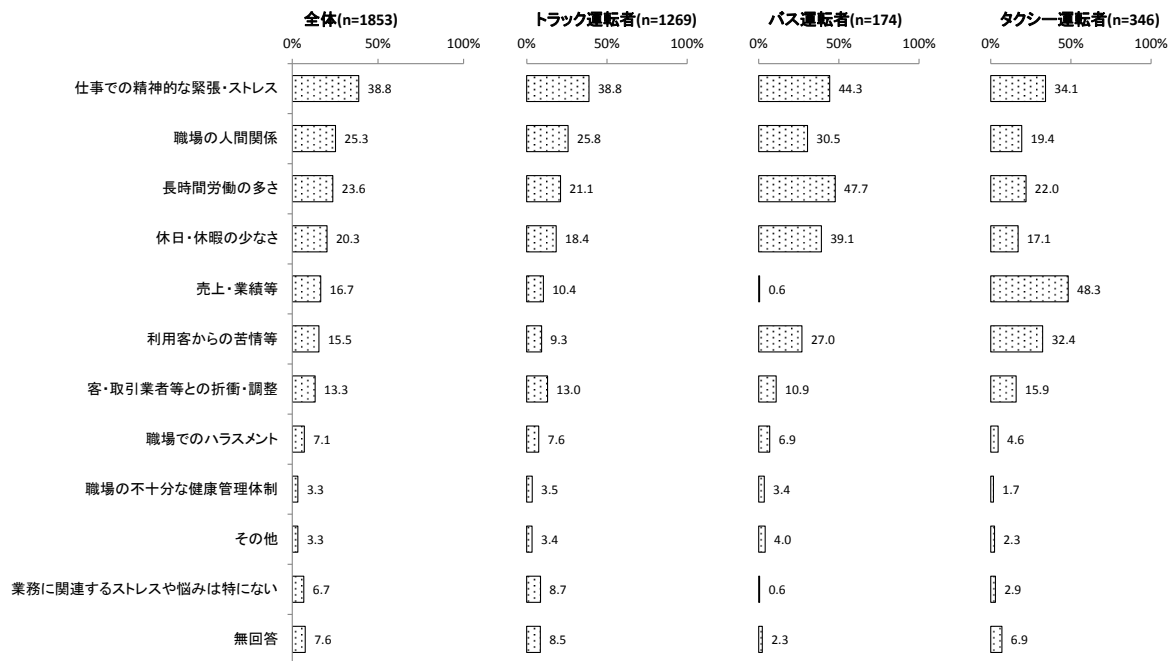
図表 168 ストレスや悩みの内容（業務関連）（複数回答）【正規雇用者・職種別】

	調査数	上段：回答数（件）											無回答
		長時間労働の多さ	休日・休暇の少なさ	売上・業績等	利用者からの苦情等	職場の人間関係	職場でのハラスメント	仕事での精神的な緊張・ストレス	職場の不十分な健康管理体制	客・取引業者等との折衝・調整	その他	特にない業務に関連するストレスや悩みは	
全体	1853	438	376	309	288	468	131	719	61	247	61	124	141
	100.0	23.6	20.3	16.7	15.5	25.3	7.1	38.8	3.3	13.3	3.3	6.7	7.6
トラック運転者	1269	268	234	132	118	328	96	493	44	165	43	110	108
	100.0	21.1	18.4	10.4	9.3	25.8	7.6	38.8	3.5	13.0	3.4	8.7	8.5
バス運転者	174	83	68	1	47	53	12	77	6	19	7	1	4
	100.0	47.7	39.1	0.6	27.0	30.5	6.9	44.3	3.4	10.9	4.0	0.6	2.3
タクシー運転者	346	76	59	167	112	67	16	118	6	55	8	10	24
	100.0	22.0	17.1	48.3	32.4	19.4	4.6	34.1	1.7	15.9	2.3	2.9	6.9

※業務や業務以外のストレスや悩みの有無については、「ある（あった）」と回答した正規雇用者（調査数 n=1853）について集計。

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

図表 169 ストレスや悩みの内容（業務関連）（複数回答）【正規雇用者・職種別】



※業務や業務以外のストレスや悩みの有無については、「ある（あった）」と回答した正規雇用者（調査数 n=1853）について集計。
 ※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

正規雇用者のうち業務や業務以外のストレスや悩みが「ある（あった）」と回答した 1,853 件について、ストレスや悩みの内容をみると、業務関連以外のものとしては、「経済的な悩み」が 34.6% で最も多く、次いで「家族等や家庭内の出来事（育児や介護の負担以外、親族との付き合い等）」が 25.1%、「自身の病気やけが」が 16.0%であった。

職種別にみると、いずれの職種においても「経済的な悩み」が最も多く、「トラック運転者」では 31.7%、「バス運転者」では 35.1%、「タクシー運転者」では 45.1%であった。

図表 170 ストレスや悩みの内容（業務関連以外）（複数回答）【正規雇用者・職種別】

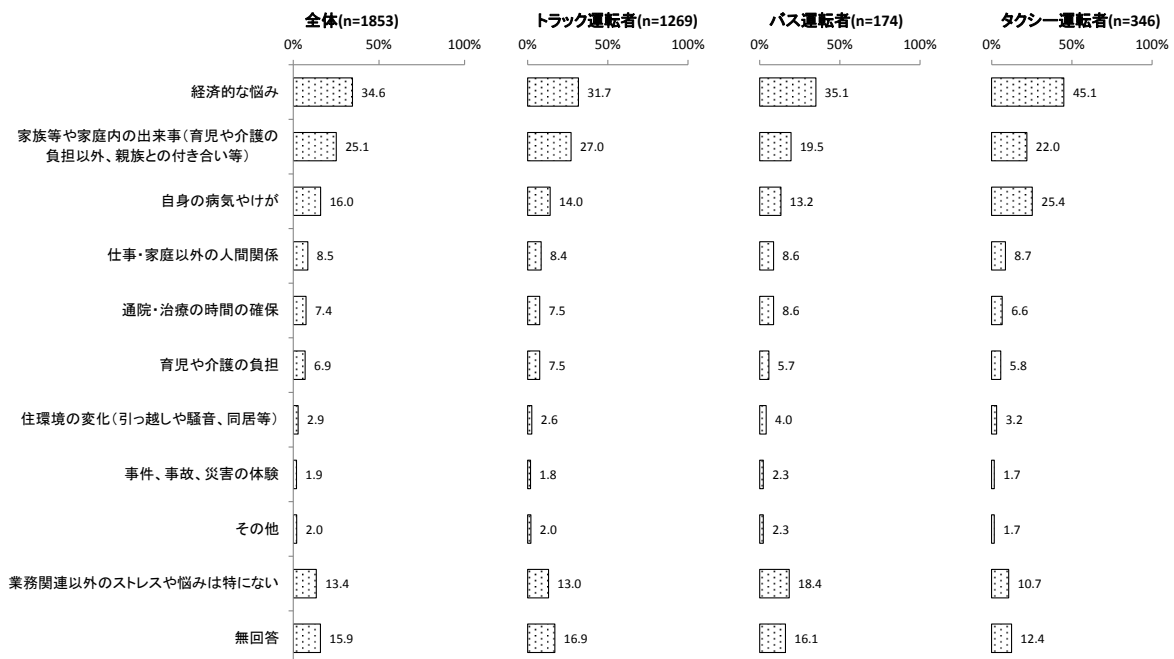
上段：回答数（件）
下段：割合（%）

	調査数	自身の病気やけが	通院・治療の時間の確保	育児や介護の負担	家族等や家庭内の出来事（育児や介護の負担以外、親族との付き合い等）	仕事・家庭以外の人間関係	経済的な悩み	事件、事故、災害の体験	住環境の変化（引っ越しや騒音、同居等）	その他	業務関連以外のストレスや悩みは特にない	無回答
全体	1853	297	138	128	466	158	641	35	53	37	249	294
	100.0	16.0	7.4	6.9	25.1	8.5	34.6	1.9	2.9	2.0	13.4	15.9
トラック運転者	1269	178	95	95	343	107	402	23	33	26	165	215
	100.0	14.0	7.5	7.5	27.0	8.4	31.7	1.8	2.6	2.0	13.0	16.9
バス運転者	174	23	15	10	34	15	61	4	7	4	32	28
	100.0	13.2	8.6	5.7	19.5	8.6	35.1	2.3	4.0	2.3	18.4	16.1
タクシー運転者	346	88	23	20	76	30	156	6	11	6	37	43
	100.0	25.4	6.6	5.8	22.0	8.7	45.1	1.7	3.2	1.7	10.7	12.4

※業務や業務以外のストレスや悩みの有無については、「ある（あった）」と回答した正規雇用者（調査数 n=1853）について集計。

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

図表 171 ストレスや悩みの内容（業務関連以外）（複数回答）【正規雇用者・職種別】



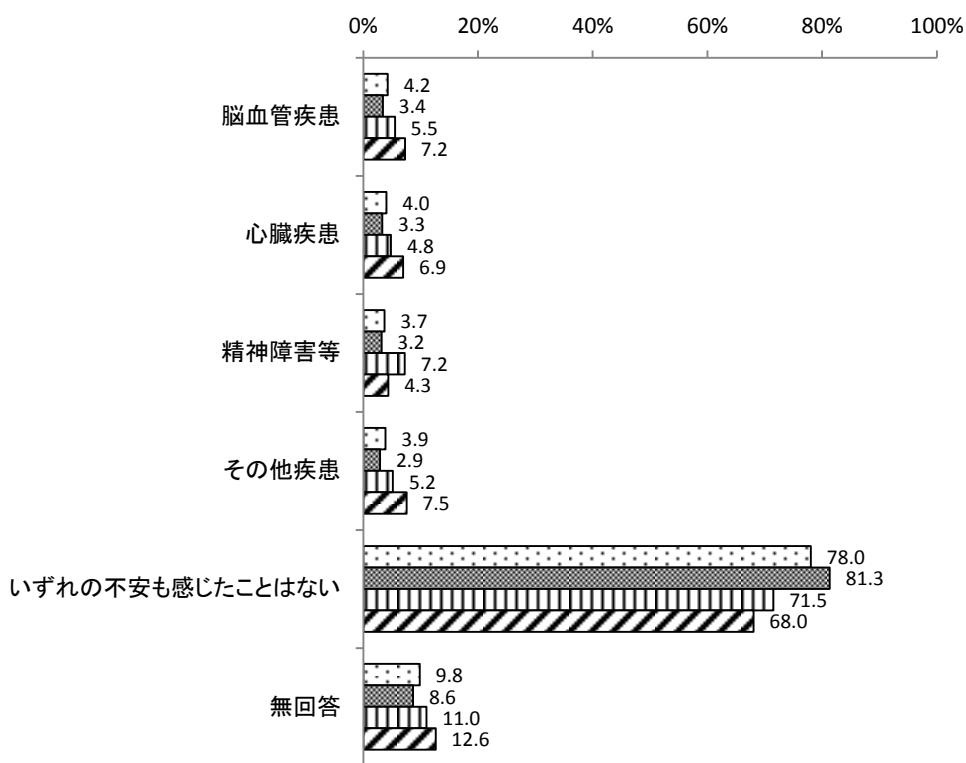
※業務や業務以外のストレスや悩みの有無については、「ある（あった）」と回答した正規雇用者（調査数 n=1853）について集計。

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

正規雇用者において、過労や過剰ストレスによる脳血管疾患や心臓疾患、精神障害等の発症や悪化への不安を感じることにについて、「脳血管疾患」が4.2%、「心臓疾患」が4.0%、「精神障害等（メンタルヘルス不調を含む。）」が3.7%の割合で不安を感じる結果となった。

職種別にみると、「バス運転者」では「精神障害等」が7.2%、「タクシー運転者」では「脳血管疾患」が7.2%、「心臓疾患」が6.9%と、若干ではあるが他の職種より不安を感じる割合が高かった。

図表 172 過労や過剰ストレスによる脳血管疾患や心臓疾患、精神障害等の発症や悪化への不安（複数回答）
【正規雇用者・職種別】



□全体(n=4206) ■トラック運転者(n=3087) ▨バス運転者(n=291) ▩タクシー運転者(n=691)

※「精神障害等」には精神障害の他、メンタルヘルス不調も含む。

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

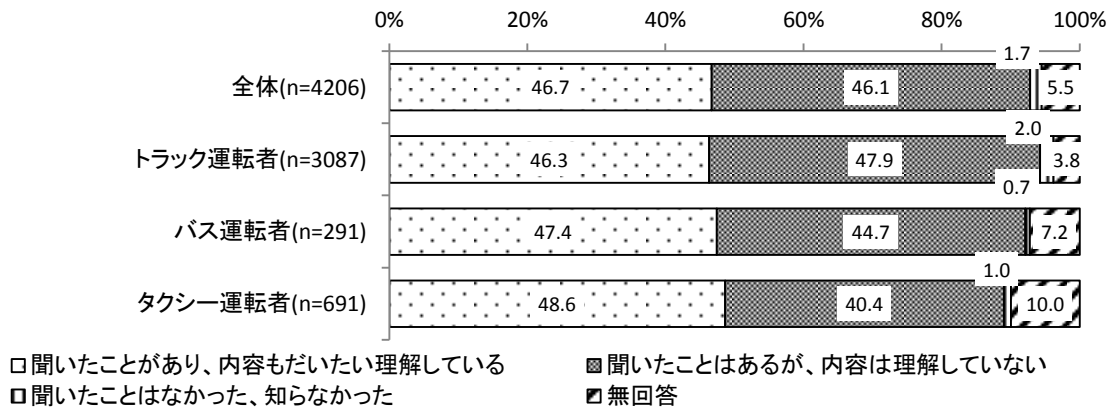
(5) 関連法令等の認知度

①労働基準法の認知度

正規雇用者における労働基準法の認知度については、「聞いたことがあり、内容もだいたい理解している」が46.7%、「聞いたことはあるが、内容は理解していない」が46.1%、「聞いたことはなかった、知らなかった」が1.7%であった。

職種別にみると、職種によって大きな違いは見られなかった。

図表 173 労働基準法の認知度【正規雇用者・職種別】



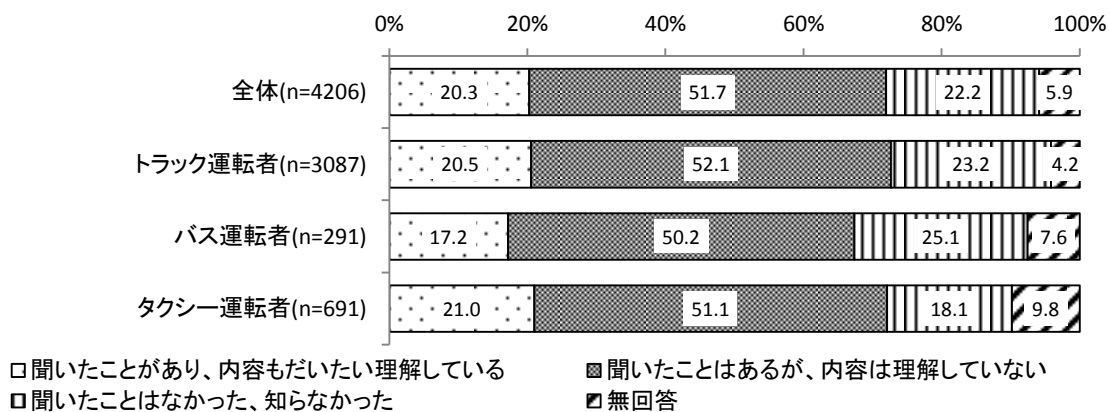
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

②過労死等防止対策推進法の認知度

正規雇用者における過労死等防止対策推進法の認知度については、「聞いたことがあり、内容もだいたい理解している」が20.3%、「聞いたことはあるが、内容は理解していない」が51.7%、「聞いたことはなかった、知らなかった」が22.2%であった。

職種別にみると、「聞いたことはなかった、知らなかった」の割合は「バス運転者」が25.1%で最も高く、次いで「トラック運転者」が23.2%、「タクシー運転者」が18.1%であった。

図表 174 過労死等防止対策推進法の認知度【正規雇用者・職種別】



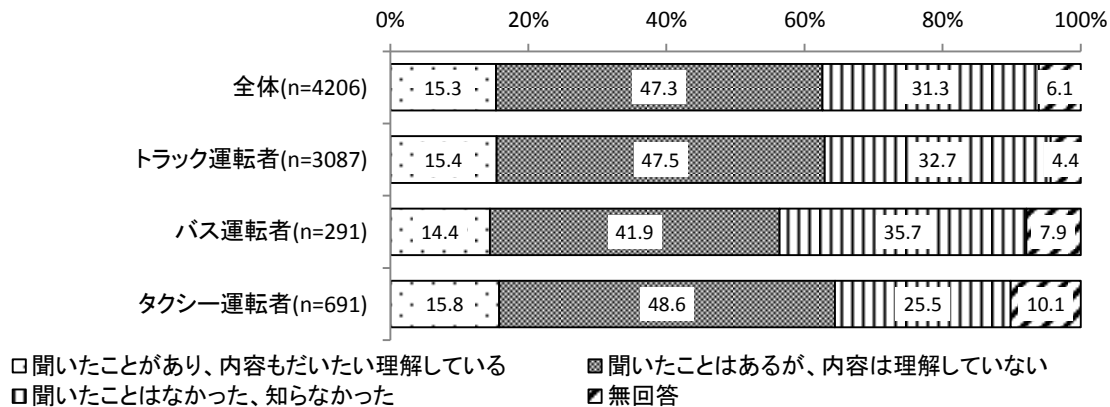
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

③過労死等の防止のための対策に関する大綱の認知度

正規雇用者における過労死等の防止のための対策に関する大綱の認知度については、「聞いたことがあり、内容もだいたい理解している」が15.3%、「聞いたことはあるが、内容は理解していない」が47.3%、「聞いたことはなかった、知らなかった」が31.3%であった。

職種別にみると、「聞いたことはなかった、知らなかった」の割合は「バス運転者」が35.7%で最も高く、次いで「トラック運転者」が32.7%、「タクシー運転者」が25.5%であった。

図表 175 過労死等の防止のための対策に関する大綱の認知度【正規雇用者・職種別】



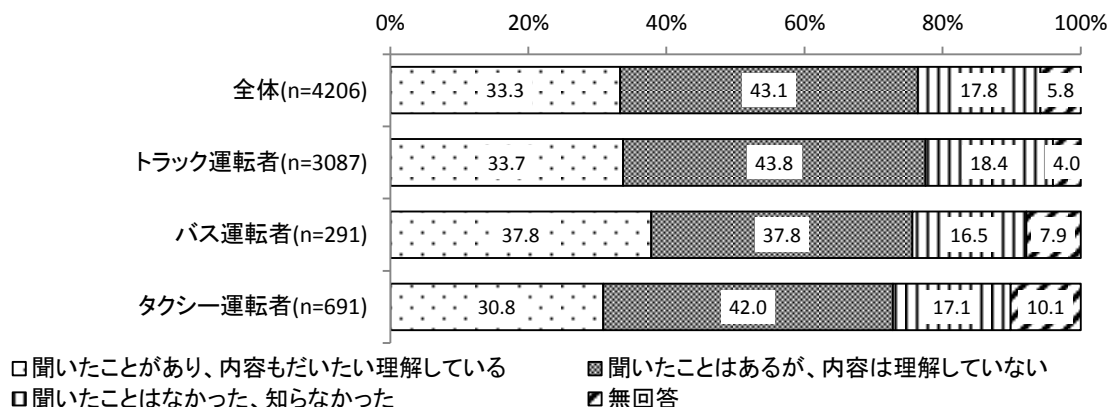
※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

④自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の認知度

正規雇用者における自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の認知度については、「聞いたことがあり、内容もだいたい理解している」が33.3%、「聞いたことはあるが、内容は理解していない」が43.1%、「聞いたことはなかった、知らなかった」が17.8%であった。

職種別にみると、「聞いたことはなかった、知らなかった」の割合は「トラック運転者」が18.4%で最も高く、次いで「タクシー運転者」が17.1%、「バス運転者」が16.5%であった。

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

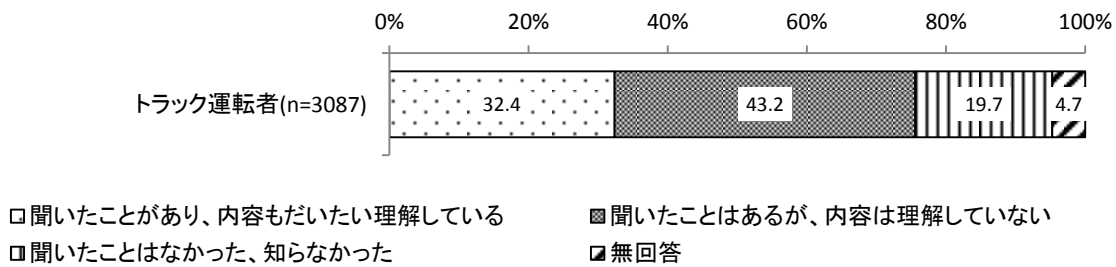


※全体の調査数には職種（従事している仕事）が無回答の者を含むため、全体の調査数は各職種の調査数の合計と一致しない。

⑤貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（国土交通省告示）の認知度

トラック運転者（正規雇用者）における貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（国土交通省告示）の認知度については、「聞いたことがあり、内容もだいたい理解している」が32.4%、「聞いたことはあるが、内容は理解していない」が43.2%、「聞いたことはなかった、知らなかった」が19.7%であった。

図表 177 貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（国土交通省告示）の認知度【正規雇用者・トラック運転者】

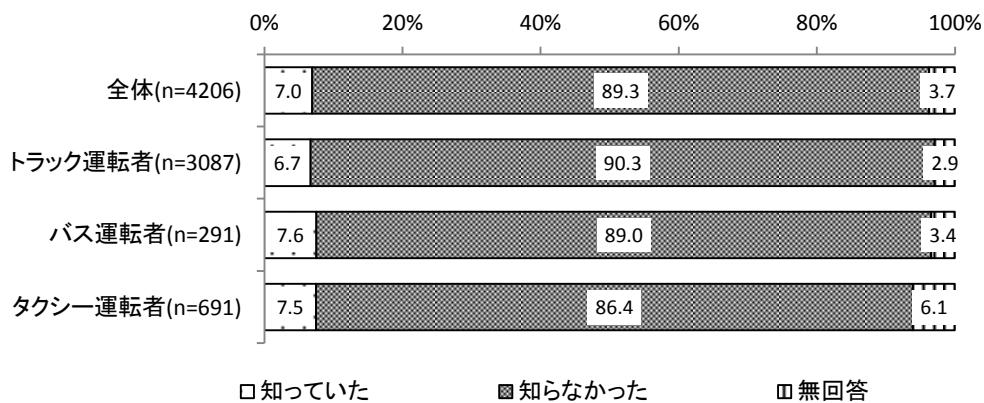


⑥働く人のメンタルヘルス・ポータルサイト「こころの耳」の認知度

正規雇用者における働く人のメンタルヘルス・ポータルサイト「こころの耳」の認識の有無については、「知っていた」が7.0%、「知らなかった」が89.3%であった。

職種別にみると、職種によって大きな違いは見られなかった。

図表 178 働く人のメンタルヘルス・ポータルサイト「こころの耳」の認識の有無【正規雇用者・職種別】



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

