

バス運転者の労働時間等についてのアンケート結果

平成29年6月30日

国土交通省自動車局安全政策課

本調査の実施について

1. 調査の実施方法について

	事業者アンケート	運転者アンケート
調査 実施期間	H29.3.31～5.15	H29.3.31～5.26
調査 対象者数	3,338事業者	約6,000名 ※労働組合を通じて実施
回答者数	1,177事業者 ※うち有効回答数1,153	7,083名
〈参考〉	乗合バス事業者 2,217事業者 貸切バス事業者 4,508事業者 H28.3 現在（国土交通省調べ）	乗合バス運転者 83,255名 貸切バス運転者 48,314名 H27.3 現在（国土交通省調べ）

2. とりまとめ及び記載方法について

- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業を「高速乗合バス」と「乗合バス」に区分して調査した。
- ・ 選択式回答の問については有効な回答の内訳表示とし、無回答はカウントしていない。
- ・ 記述式回答については、主な回答や特に注意を要すると考えられる回答等を抽出の上で紹介している。
- ・ 事業者アンケート3. の勤務状況の設定状況については、複数回答可として調査を実施したが、集計時に「就業規則に定めている者」「内規等、就業規則以外に定めているもの」「書面による定めはないが一定の配慮をしている者」「特段の定め、配慮をしていない者」の4者に整理している。

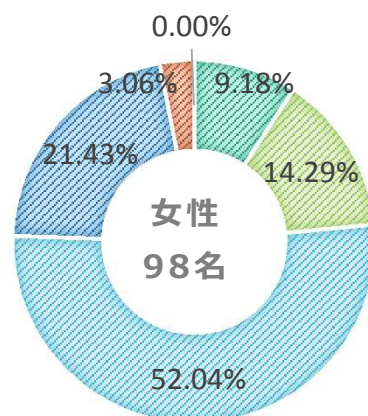
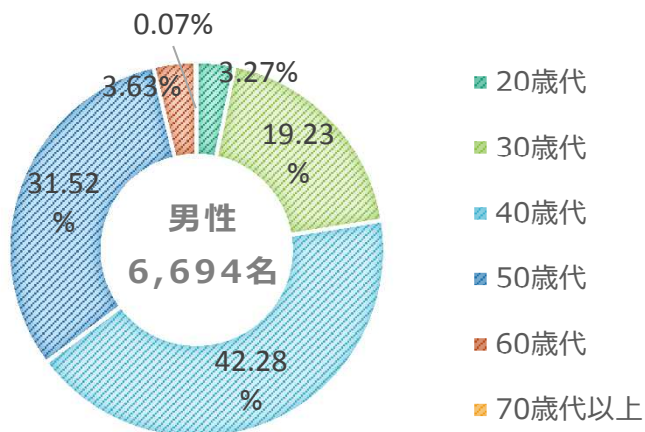
参考：運転者の労働時間等に関する規制（いわゆる「改善基準告示」）概要

- 拘束時間：1日13時間まで（16時間まで延長可能。ただし15時間超は週に2回まで）
- 休息期間：1日継続8時間以上
- 運転時間：2日を平均して1日9時間まで
- 連続運転時間：4時間毎に30分以上の休憩を確保（1回につき10分以上で分割可能）
- 休日：1週間に1日以上又は4週間に4日以上
休日労働は2週間に1回まで
（拘束時間は4週間平均で1週間当たり最大71.5時間まで）

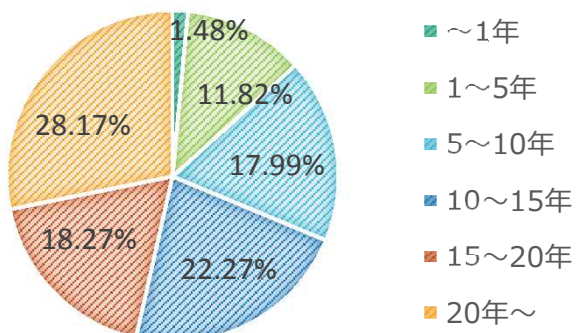
運転者アンケート結果

1. 回答者の分布について

○年齢構成・男女構成

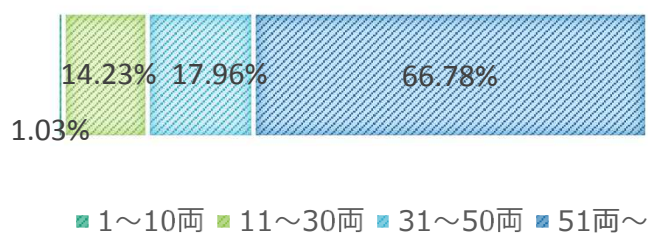


○経験年数

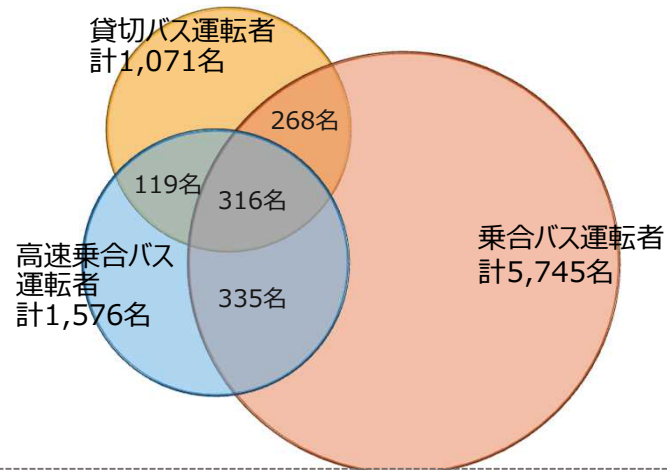


※以前勤務していたバス会社での経験年数を含む、バス運転者としての通算勤務年数

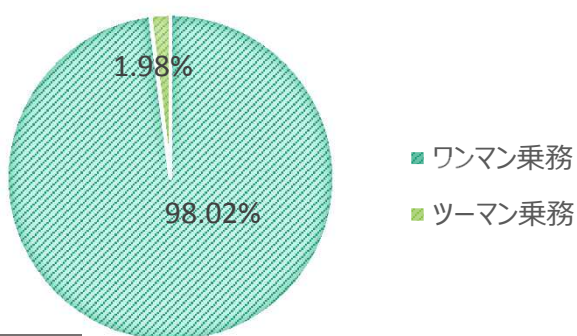
○所属営業所の規模 ※保有台数



○乗務しているバスの種類 ※複数回答可



○主な乗務形態



分析

〈男女比〉

男性が回答者の99%を占めている。

〈年齢構成〉

男女ともに、40歳代以上が全体の約3/4を占めている。
また、20歳代の割合は女性の方が高くなっている。

〈経験年数〉

経験年数10年未満の者が全体の約1/3を占めている。

〈乗務しているバスの種類〉

兼務者の中では、特に乗合と高速乗合の兼務が多い。

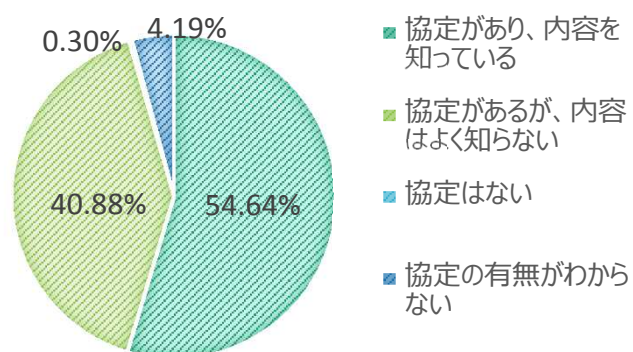
〈所属営業所〉

保有車両数51両以上の大規模営業所の所属者が約7割。
特に乗合バスに乗務している運転者の所属営業所のうち保有車両数51両以上のものが多い。

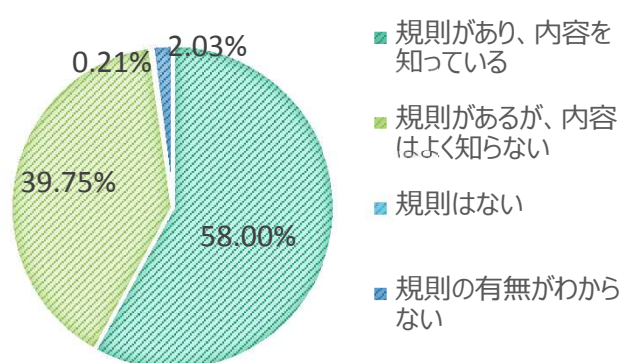
	～10両	11～30両	31～50両	51両～
貸切バス乗務	11営業所 1.04%	249営業所 23.56%	286営業所 27.06%	511営業所 48.34%
乗合バス乗務	58営業所 1.02%	609営業所 10.69%	946営業所 16.61%	4084営業所 72.02%
高速乗合乗務	12営業所 0.77%	474営業所 30.56%	345営業所 22.24%	720営業所 46.42%

2. 労働時間等に係る取り決めについて

○36協定の有無



○就業規則の有無

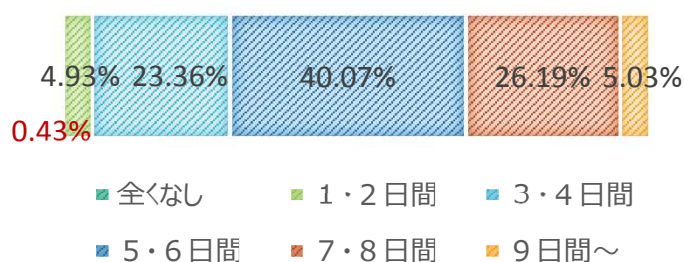


分析

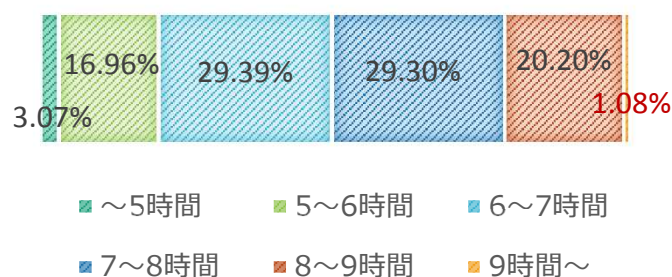
36協定、就業規則共に、「ない」「有無がわからない」の回答は5%未満。一方、「内容はよく知らない」が4割程度を占めることから、内容の周知が不足していると考えられる。

3. 勤務の状況について ※アンケート回答直近4週間の勤務状況について調査したもの

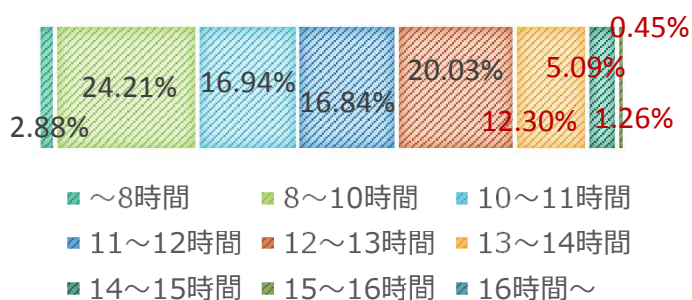
○休日取得状況



○1日当たりの実運転時間（平均）

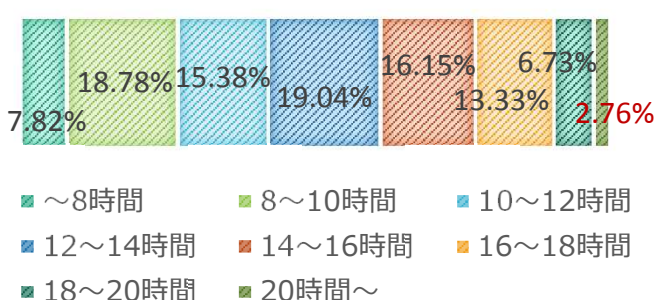


○1日当たりの拘束時間（平均）

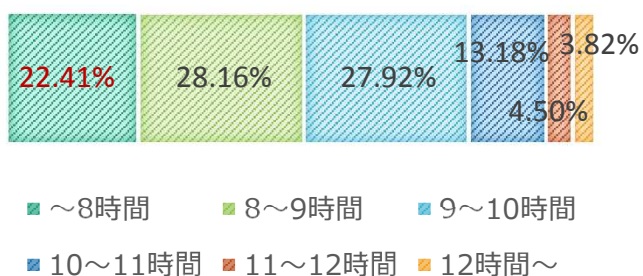


○1日当たりの拘束時間（ツーマン運行・平均）

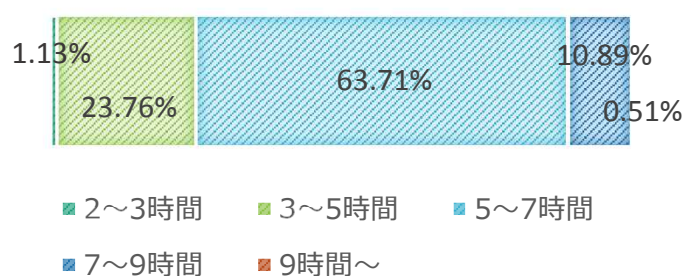
※ツーマン運行があった者（全体の22.02%）のみ



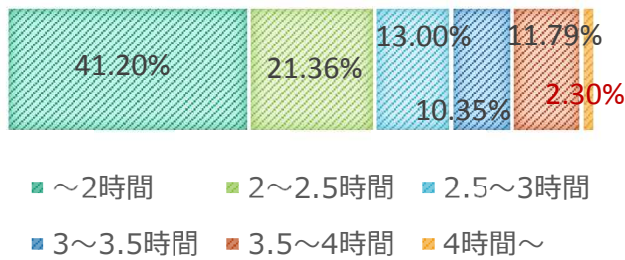
○1日当たりの休息期間（平均）



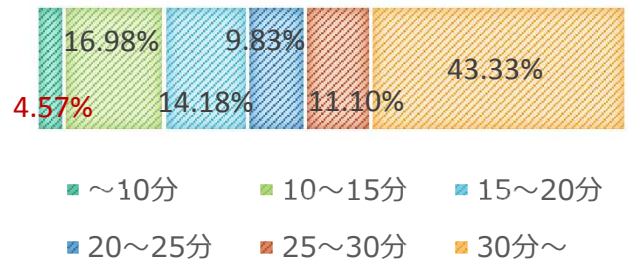
○1日当たりの睡眠時間（平均）※仮眠時間を除く



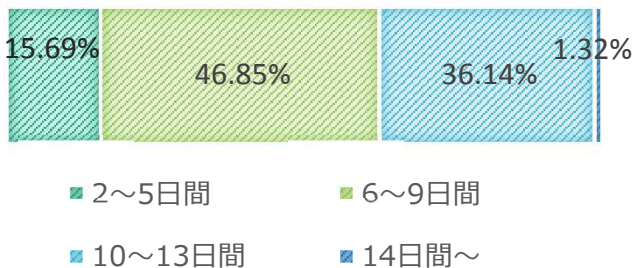
○連続運転時間（平均）



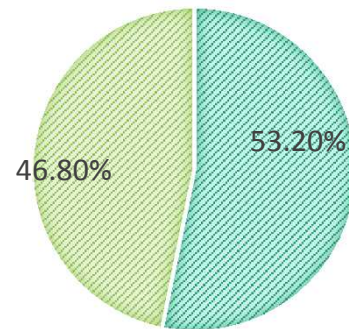
○4時間連続運転当たりの休憩時間（平均）



○連続勤務日数（最大）



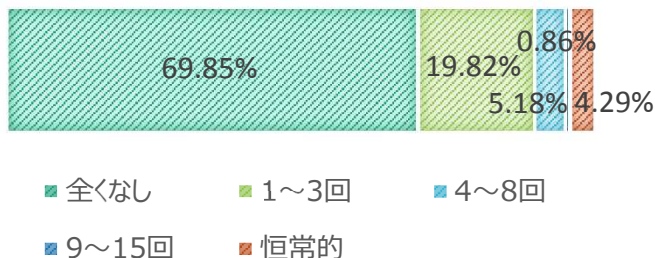
○連続勤務の場合の調整



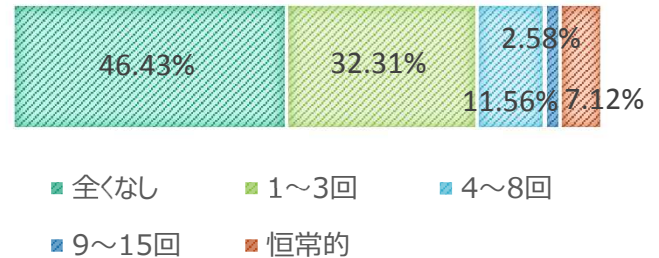
※「14日間以上」の回答者92名中60名が具体的な連勤日数を回答。
14～16日が38名、17～19日が12名となっている。

- 短時間の運行に配置換えする等の調整がある
- 特段の調整はない

○他モード混在勤務の回数



○昼夜混在勤務の回数



※貸切バス・乗合バス・高速乗合バスが混在したシフトや運行を行う勤務を「他モード混在勤務」とした。

※間に休日（32時間以上の連続した時間）を挟まずに日勤と夜勤が連続する場合を「昼夜混在勤務」とした。

分析

〈休日〉

全体の7割以上が4週間に5日以上の日を有得している。

〈拘束時間・休息期間〉

拘束時間はおおよそ改善基準告示の範囲内に収まっている。
（ワンマン運行時13時間以内、ツーマン運行時20時間以内）
一方、休息期間については回答のおおよそ2割が8時間未満としており、運転者は通勤時間等を差し引いた自宅等での時間を「休息期間」と捉えている可能性が考えられる。

〈睡眠時間〉

全体の約1/4が1日5時間未満の睡眠となっている。

〈連続運転時間〉

おおよそ改善基準告示の範囲内（4時間まで）に収まっている。連続運転は2時間未満との回答が最も多い。

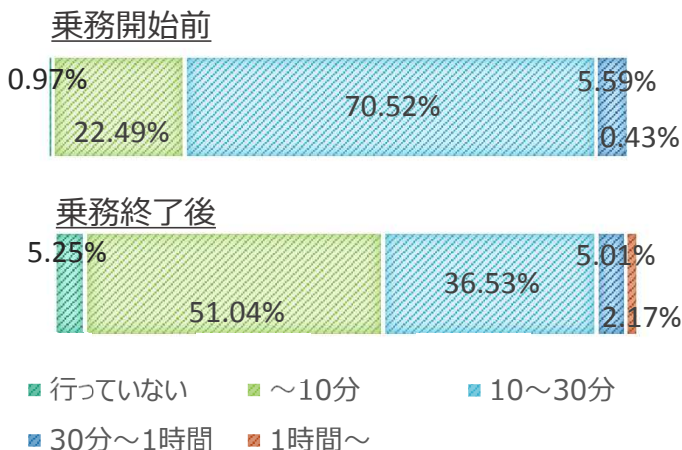
一方、4時間ごとの休憩時間については、約4割が30分以上と回答しているが、一部に10分未満との回答が見られる。

〈他モード混在勤務・昼夜混在勤務〉

これらの勤務は運転者にとって負担が大きいと考えられるが、他モード混在勤務は全体の7割以上が全く行っていない。昼夜混在勤務については、約1割が9回以上～恒常的に回答しており、これらの者の負担を把握し、健康起因事故等につながらないよう配慮した勤務体系が必要と考えられる。

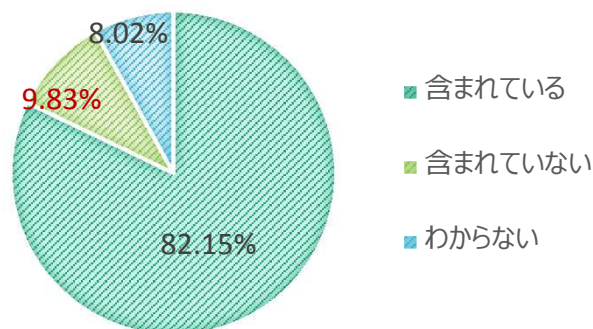
4. 勤務の状況について

○車両の点検、清掃等の業務

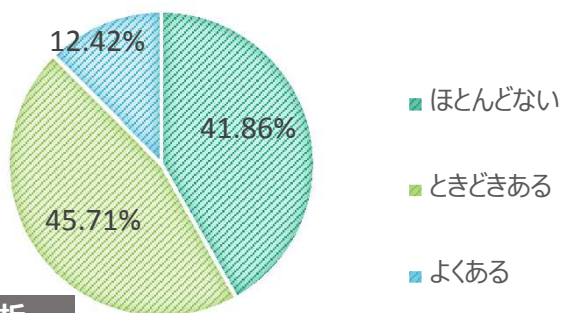


点検・清掃等の時間が労働時間に含まれているか

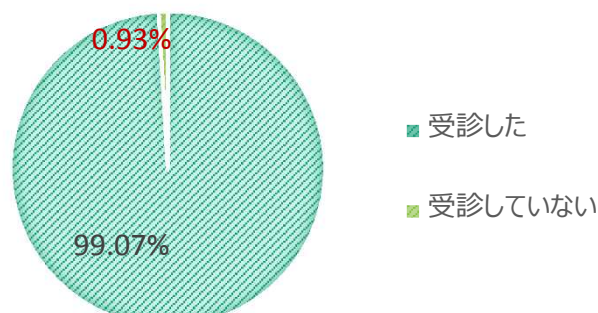
※乗務前・乗務後ともに「点検、清掃等を行っていない」回答者を除く



○連続運転の間の休憩が 旅客対応等により確保できないケース



○健康診断の受診状況（前年度）



分析

〈点検、清掃等の業務〉

9割以上が乗務前後の車両の点検、清掃等、乗務以外の業務を行っている。時間は30分未満の者が多い。

約2割がこれらの時間が労働時間に含まれていない/わからないと回答しており、労働時間の管理に課題があると考えられる。

〈連続運転の間の休憩時間等の確保〉

連続運転の間の休憩が旅客対応等により確保できないことが「ときどきある・よくある」との回答はあわせて約6割あった。

運転者の過労防止、輸送の安全性向上の観点から、旅客対応等を実施しない休憩時間が確保できるよう配慮されることが望ましい。

〈健康診断の受診状況〉

健康診断はほぼ100%受診されているが、一部で未受診が見受けられる。

疾病による事故等を防止するため、運転者に確実に健康診断を受診させ、事業者において健康状態を把握することが必要。

○時間外・休日労働の際の疲労度チェックの取組

- ・ ストレスチェック・疲労度チェックのアンケート実施。
- ・ 必要に応じて産業医、保健師との面談を実施。
- ・ 出入庫時の点呼における確認。
- ・ 中間点呼を実施し運行途中の状況を確認。
- ・ チェックシートに毎月の体重と血圧を記録し管理。

○その他意見

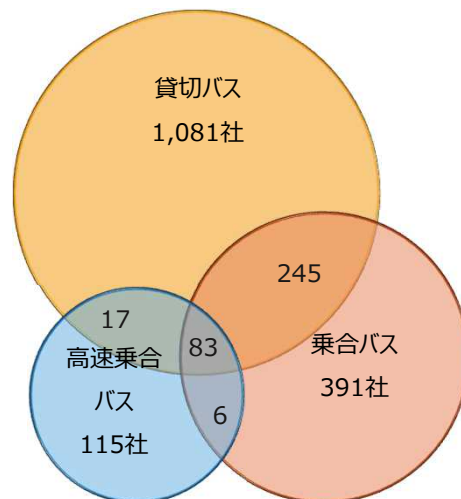
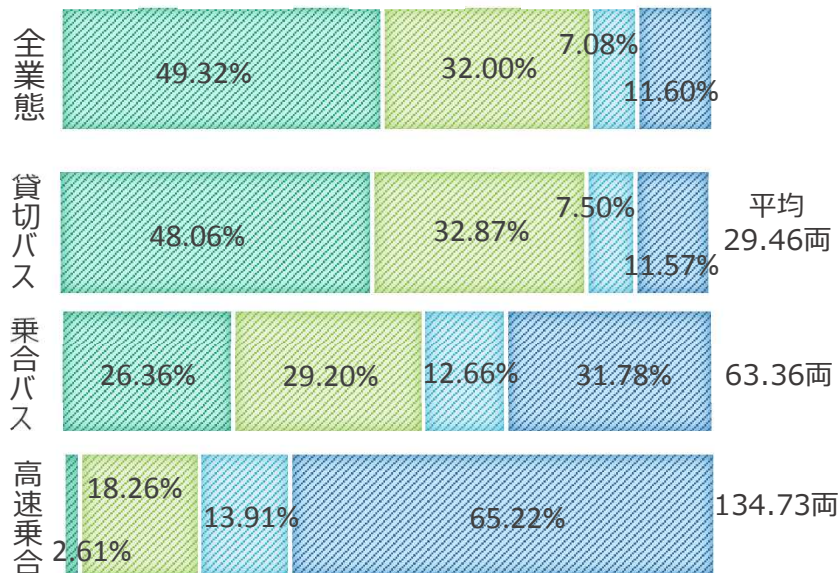
- ・ 通勤時間、食事や入浴にかかる時間を考慮すると睡眠時間が短くなってしまう。
- ・ 通勤時間を除いた在宅時間が10時間程度あるとよい。
- ・ 運行スケジュールの改善を行ってほしい。現状ではスケジュールから遅れる場合がある。
- ・ 法令上は問題がなくとも、休息期間が短く疲れがたまってしまう。
- ・ 昼夜混在勤務は疲れる。昼なら昼、夜なら夜の運行のみがよい。
- ・ 夜行上がり等の次の勤務は遅くしてほしい。
- ・ 運転者不足で、ベテラン乗務員も減少している。普通車の運転経験も少ない20代の運転者も入っており、また、運行管理者も経験が少なく、新人運転者の養成や教育が難しくなっている。

事業者アンケート結果

1. 回答者の分布について

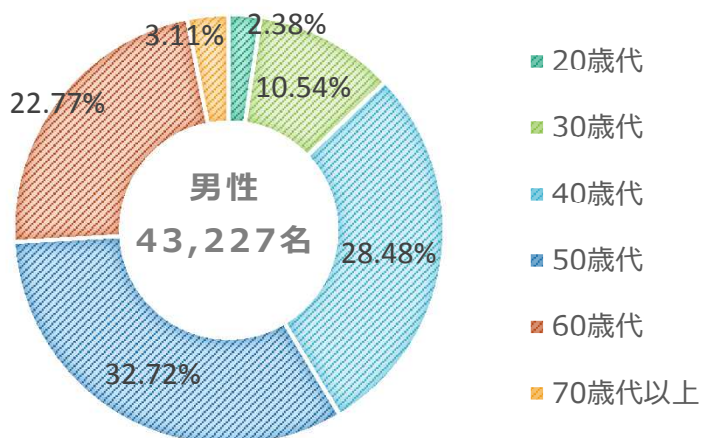
○事業規模、事業形態 ※兼業事業者は重複して集計

■ 1～10両 ■ 11～30両 ■ 31～50両 ■ 51両～



※バス以外の事業との兼業については計上を省略している

○運転者の構成



分析

〈事業規模〉

保有車両が10両以下の事業者が約5割、30両以下の事業者が約8割を占めており、中小企業が多いことがうかがえる。事業形態ごとの内訳を見ると、貸切バス事業実施事業者では保有車両数10両以下の事業者が約5割をしめるが、高速乗合バス事業実施事業者では51両以上の者が6割以上を占め、平均保有車両数も約135両と事業規模が大きいことがわかる。

〈男女構成・年齢構成〉

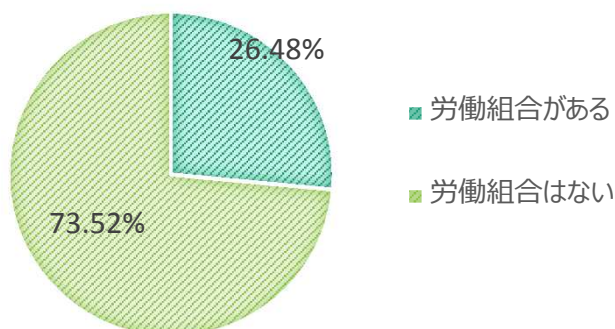
男性が回答者の約97%を占めている。

年齢構成については、男女ともに40歳代以上が全体の約8割を占めている。

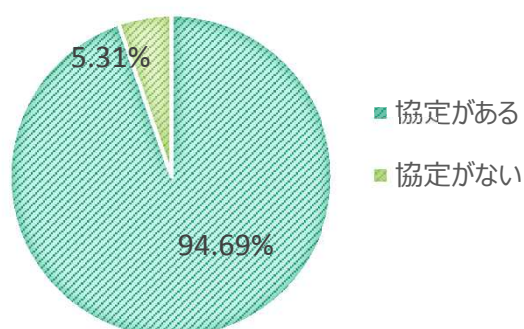
男女別で見ると、20歳代割合は男性で全体の約2%であるのに対し女性では全体の約7%を、30歳代以下の割合は男性で全体の約13%なのに対し女性では20%以上を占めており、女性の方が若年層の割合が高くなっている。

2. 労働時間等に関する取り決めについて

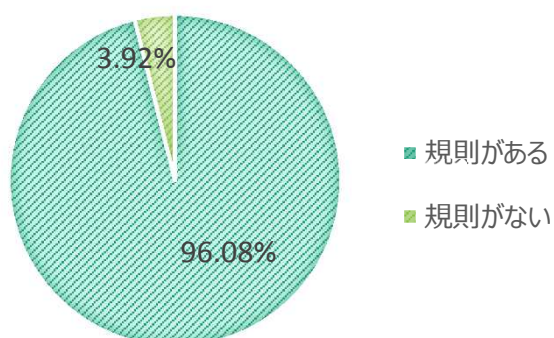
○労働組合の有無



○36協定の有無



○就業規則の有無



分析

〈労働組合の有無〉

約7割の事業者が労働組合がないと回答した。

〈36協定の有無〉

約5%が36協定を締結していないと回答した。原則として時間外・休日労働を行うためには、36協定の締結が必要。

〈就業規則の有無〉

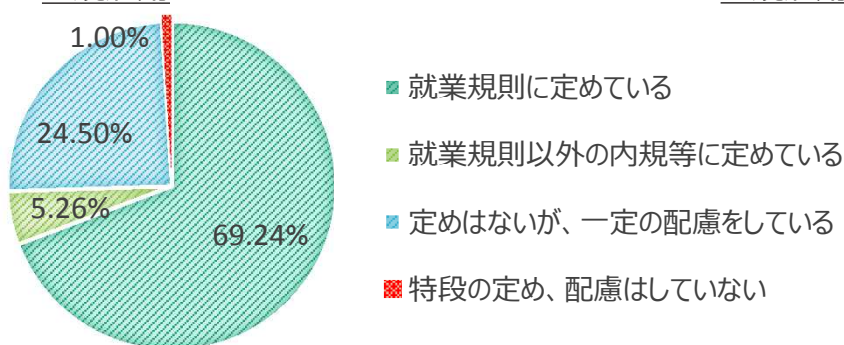
就業規則は常時10名以上の労働者を使用する事業者に作成義務がある。

3. 運転者の勤務状況について

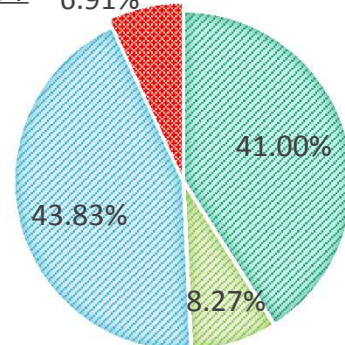
正規雇用の運転者、正規雇用以外の運転者それぞれの勤務の状況について調査した。
正規雇用以外の運転者がいない場合には、該当部分については回答不要とした。

○1ヶ月の勤務日数 ※複数回答可

正規雇用



正規雇用以外



〈取り決め、配慮の具体的な内容〉

就業規則上に具体的な1ヶ月の勤務日数や休日日数を定めているとの回答が多い。
他には以下のような内容が見られた。

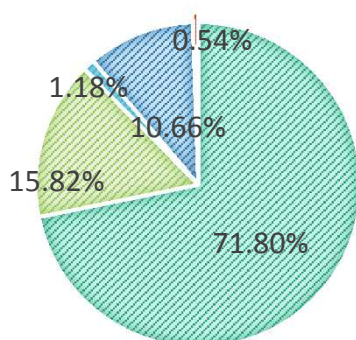
- ・ 1年単位の変形労働時間制を採用し、各月に割り振ったものを年度初めに周知している。
- ・ 勤務シフト表を就業規則に反映している。
- ・ 原則正規雇用者と正規雇用以外の運転者は同様の内容にしているが、正規雇用以外については本人希望による取り扱いも行っている。
- ・ 正規雇用以外の運転者は正規雇用者の3/4の日数としている。

○休日労働の日数 ※取り決め、配慮の状況については「休日労働がある」事業者のみ回答



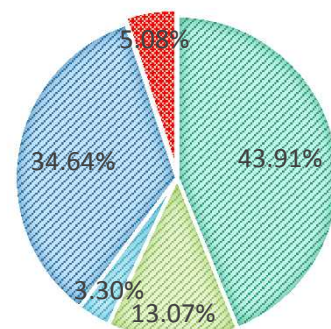
■ 休日労働がある
■ 休日労働はない

正規雇用



→94.76%は改善基準どおりの内容

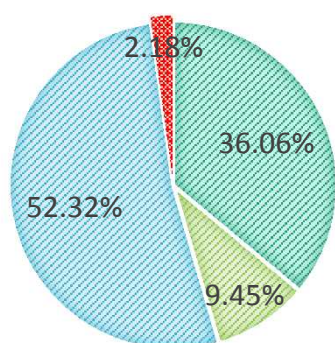
正規雇用以外



→90.80%は改善基準どおりの内容

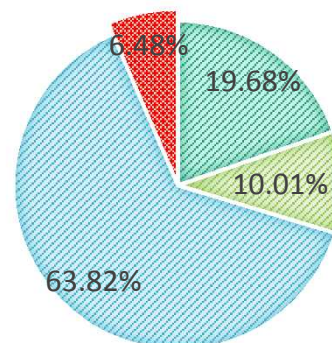
正規雇用

○連続勤務日数



■ 就業規則に定めている
■ 就業規則以外の内規等に定めている
■ 定めはないが、一定の配慮をしている
■ 特段の定め、配慮はしていない

正規雇用以外

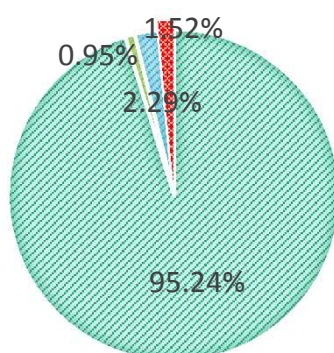


〈取り決め、配慮の具体的な内容〉

連続勤務については、13日を限度としている例が多かった。

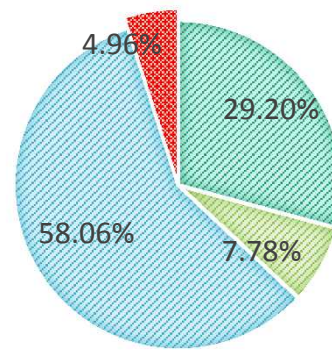
○4週あたりの運転時間

正規雇用



→96.13%は改善基準どおりの内容

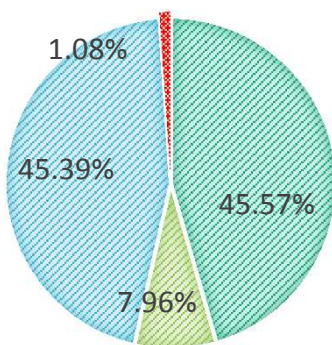
正規雇用以外



→94.33%は改善基準どおりの内容

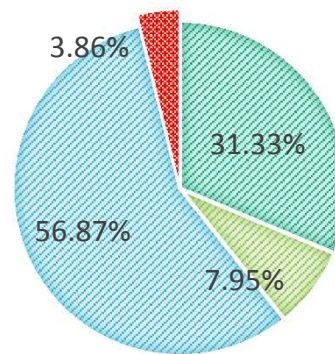
○ 1日の運転時間

正規雇用



→95.04%は改善基準どおりの内容

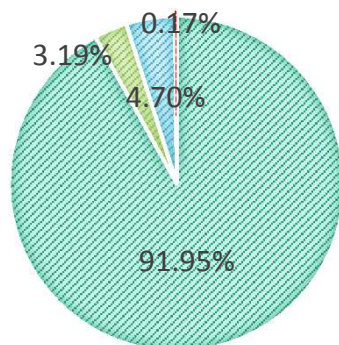
正規雇用以外



→93.56%は改善基準どおりの内容

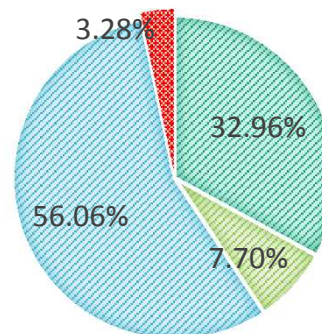
○ 1日の休息期間

正規雇用



→96.66%は改善基準どおりの内容

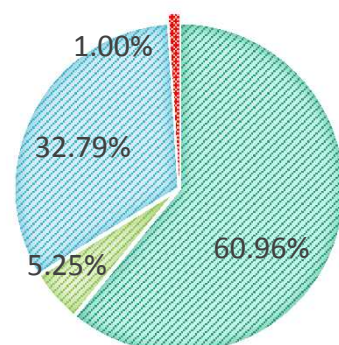
正規雇用以外



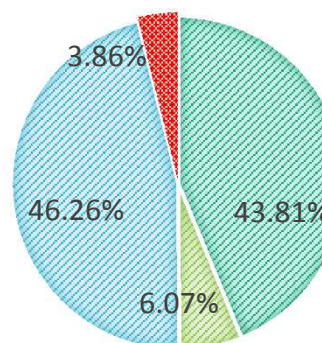
→96.02%は改善基準どおりの内容

○ 休憩時間

正規雇用

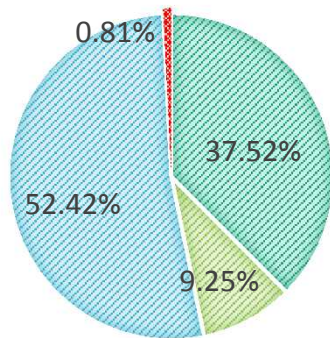


正規雇用以外



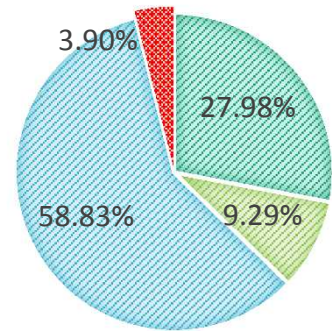
○連続運転時間

正規雇用



→96.17%は改善基準どりの内容

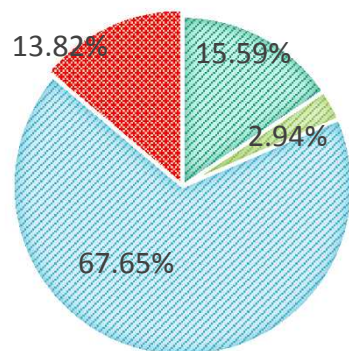
正規雇用以外



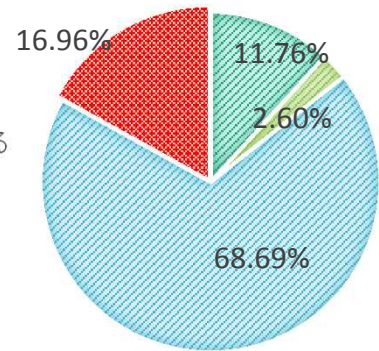
→93.67%は改善基準どりの内容

○昼夜混在勤務の回数等

正規雇用



正規雇用以外



〈取り決め、配慮の具体的な内容〉

- ・ 夜間運行の翌日の勤務は軽作業としている。・昼夜混在勤務はツーマン運行としている。
- ・ 昼夜混在勤務は1週間に1回までとしている。
- ・ 2時～4時に実車・回送のいずれかが含まれる運行については全てツーマン運行としている。

分析

〈正規雇用者と正規雇用以外の者の比較〉

正規雇用の運転者と比べ、正規雇用以外の運転者については勤務条件が書面で定められていない割合が高い。

また、昼夜混在勤務の回数を除けば、正規雇用者についてはほぼ全事業者が、正規雇用以外の者についても約95%がなんらかの取り決めや配慮をしている。

〈休日労働について〉

休日労働をさせる場合は36協定を結び協定上に定める必要があるが、休日労働があると答えた事業者894社のうち36協定に規定しているとしたのは676社であり、約1/4は36協定に規定していないことがわかる。

○改善基準告示、社内の定め、遵守状況

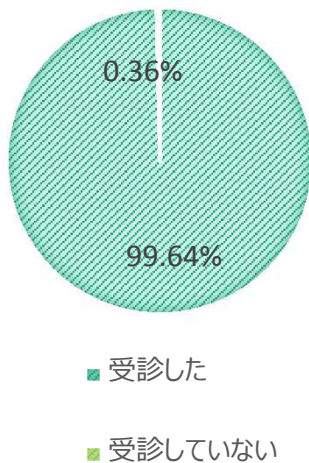


- 改善基準告示○ 社内規定○
- 改善基準告示○ 社内規定 一部×
- 改善基準告示一部×
- 改善基準告示ほとんど×

〈改善基準告示、社内規定の遵守が困難な事例〉

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

○健康診断の受診状況
(前年度)



○時間外・休日労働の際の疲労度チェックの取組

産業医の活用

- ・ 面談を毎月（第3木曜日）実施。
- ・ 疲労度チェックや健康相談等を都度実施。

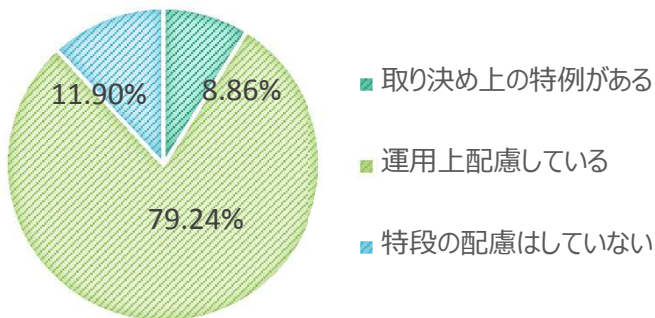
その他のチェック体制

- ・ 45時間/月以上の時間外労働を行った場合、チェックリストによる疲労度チェックを実施。
- ・ 毎月1回健康状態アンケートを実施。統括運行管理者が内容を確認し、問題があれば面談を実施。
- ・ 労働者疲労蓄積度チェックリストを活用。
- ・ デジタル式運行記録計を用いて運行チェックを実施。
- ・ 待機時間中に電話での臨時点呼を実施。
- ・ 自己診断チェックリストを用いて疲労度を確認。

4. 運転者の特性等に応じた勤務体系について

運転者の特性等に応じ、勤務体系上何らかの特例や配慮があるか、その内容、運用する上で特に困難に感じる点について調査した。

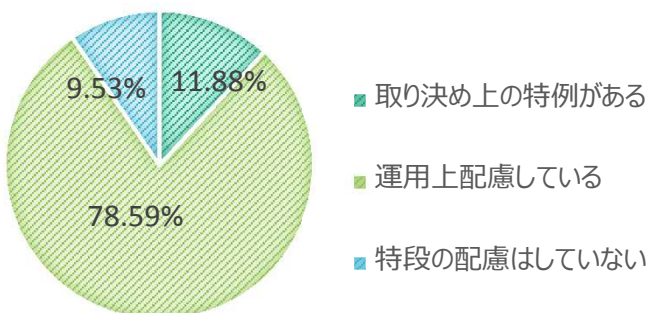
○高齢運転者（65歳以上）について



〈主な特例・配慮の内容〉

- ・ 運行回数を少なくしている。
- ・ 運行する路線を限定し、長時間の業務とならないようにしている。
- ・ 年2回の検診と脳ドックの義務付けている。
- ・ 毎年、適性診断を実施している。
- ・ 一週間の労働時間を30時間以内としている。

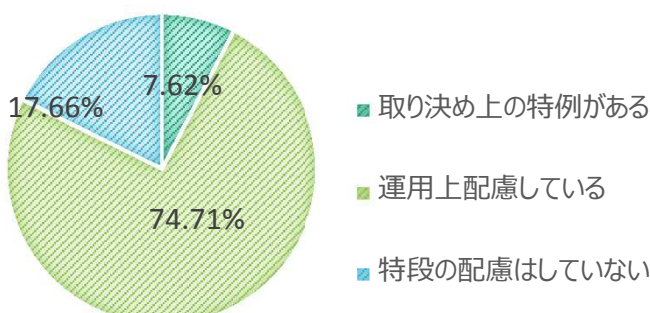
○初任運転者や乗務経験が少ない運転者について



〈主な特例・配慮の内容〉

- ・ 経験豊富な乗務員に同行研修等を実施している。
- ・ 初任診断をもとに、運行管理者が指導している。
- ・ また、20時間以上の実技訓練を実施している。
- ・ 20時間以上の実技研修後、見極め試験を実施。
- ・ 不合格者には、実技研修を受講させている。

○疾病を有する運転者について



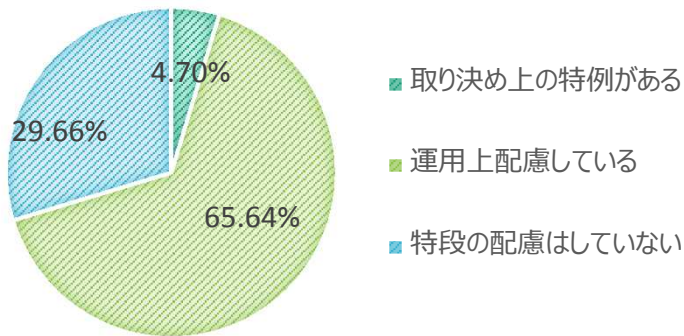
〈主な特例・配慮の内容〉

- ・ 通院日を優先的に取得している。
- ・ いつでも保健師に相談できる体制を整備している。

〈運用上、困難な事例〉

- ・ 医師によって「乗務可」の判断基準が不明瞭。夜間運行に乗務させないことで労使問題に発展する場合がある。

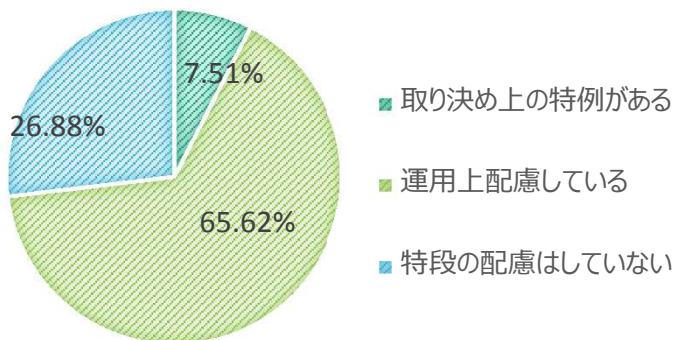
○昼夜混在勤務を行う運転者について



〈主な特例・配慮の内容〉

- ・ 夜行便は2人乗務で対応している。
- ・ 夜行勤務の前後に十分な休息期間を確保して疲労の蓄積を回避している。
- ・ 運転者からの申し出により、健康上の問題を配慮し配車の組み替えを行う。
- ・ 特定の運転者に偏らないよう配慮している。
- ・ 保健師による面談を実施している。
- ・ ワンマン運行が可能な場合でも、ツーマン運行や車掌付き運行を行っている。

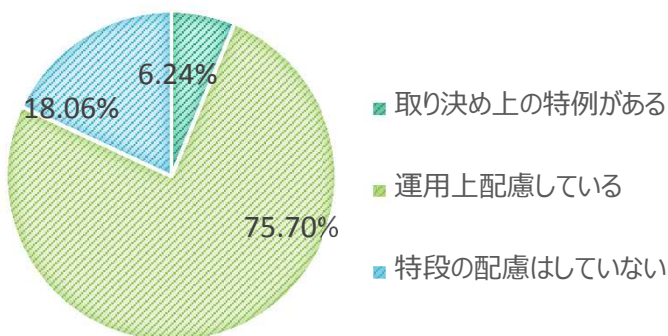
○夜勤を行う運転者について



〈主な特例・配慮の内容〉

- ・ 全額会社負担で、脳ドック検診、SAS検査を実施している。
- ・ 眠気検知システムを装着の上、運転させている。
- ・ 夜行便は、2人乗務で対応している。
- ・ 夜勤明けの運転者には、当日の勤務を極力回避するよう配慮している。
- ・ 保健師による面談を実施している。

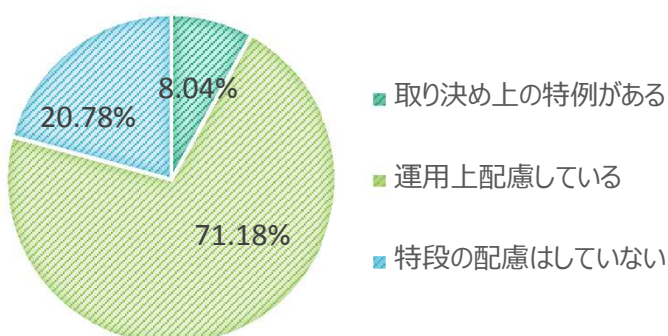
○連続勤務を行う運転者について



〈主な特例・配慮の内容〉

- ・ 次運行を短時間乗務とする。
- ・ 乗務前日の退勤時間を早めている。
- ・ 概ね休日労働の翌日を代休とするが、出来ない場合においても、連続10日をこえての連続勤務とならないよう配車計画を行う。

○一定以上の時間外・休日労働を行う運転者について



〈主な特例・配慮の内容〉

- ・ 単月で時間外が80時間を超過した運転者へ「労働者の疲労蓄積度自己診断チェックリスト」を記入させ、産業医等の面談希望を確認し、希望者には面談を実施している。
- ・ 保健師による面談を実施している。

○その他

- ・ 運転者の高齢化、運転者不足が最大の課題。
- ・ 点呼記録を充実させるべき。（前夜の飲酒量、服薬、血圧測定記録など）
- ・ 休日明けに疲れた顔をしている運転者には、声をかけ話を聞き、仕事に支障のないような休日の過ごし方をするよう注意している。
- ・ GPS搭載の携帯電話を貸与し、動態管理をしている。
- ・ ストレスチェック実施後の反応や、定期検診の有所見者に対する事後措置についても、産業医を交えて対応している。
- ・ 現地に到着後の運転者を仮眠させる施設の確保に苦労する。
- ・ 最近、長距離・長時間運行が圧倒的に少なくなったが、連続運転規制についての発注者側の理解が進んでいない。
- ・ デジタコやドラレコ等安全に対する投資が増大していき経営を圧迫しかねない状況。車齢が高いが代替したくてもできない。長期的な融資等の補助制度があれば助かる。
- ・ 小型車両（マイクロバス）にも大型バス並みの安全設備（ASV）を付けて欲しい。
- ・ 乗務員を対象とした国交省主催のセミナー（健康管理、安全な運行、飲酒の心得等）を開催できないか。
（乗務員教育で補えない部分をフォローしてもらいたい）
- ・ 他社の勤務の特例や配慮等の内容が知りたい。