

自動車運転者の労働時間等に係る 海外調査結果（概要）

1. 自動車運転者の諸外国のILO条約運用状況に関する調査概要

(1) 調査概要

| | |
|-------|---|
| 背景・目的 | 本事業は今後の改善基準告示見直しの議論における参考とするため、諸外国のILO条約例外規定の運用状況又は関連する法令制度を調査し、報告書を作成するもの。 |
| 調査対象 | <p>アメリカ、イギリス、スイス、フィンランド、オランダの5カ国</p> <p>(選定理由) 本調査の対象国としては、まず「(a)事故、故障、予見されない遅延、運行の乱れ又は交通断の場合、(b)不可抗力の場合、(c)公益事業の業務の運営を確保するために緊急にかつ例外的に必要な場合」に例外的に運転時間の延長等を可能とするILO第153号条約を批准している国としてスイスを選定した（現在の批准国9カ国のうち欧米先進国はスイスのみ）。</p> <p>また、関連する国内規定の開示が比較的進んでおり、我が国と同様に暴風雨、大雪、津波、火山噴火などによる例外的な状況が発生し得る国として、その他の国を選定した。なお、イギリス、スイス、フィンランド、オランダはEU規則を採択している（スイスはEU加盟国ではないが欧州評議会のメンバーであり、EU規則を採択した上で、国内法を別途定めている）。</p> |
| 調査方法 | 文献調査 インターネットによる調査を実施した。 調査実施時期：2021年1月～2月 |
| | ヒアリング調査 電話などのオンラインによるインタビューを実施した。 調査実施時期：2021年3月 |

(2) ヒアリング調査実施先

- 調査対象の5カ国における、規制を所管する機関、使用者側団体、労働組合、及び国際的な規則を所管する組織としてEU及びILOにヒアリングを依頼した。
- ヒアリングの許諾が得られて実施に至った機関は以下のとおり

図表：ヒアリング調査実施機関

| No | 国名等 | 機関名 | 分類 |
|----|--------|------------------------------------|-----------------------|
| 1 | アメリカ | 米国運輸省 | 政府機関 |
| 2 | イギリス | イギリス運輸省 | 政府機関 |
| 3 | スイス | スイス連邦道路局 | 政府機関 |
| 4 | フィンランド | 雇用経済省・社会保健省 雇用主連盟 AKT 運輸労働組合 | 政府機関 使用者団体 労働組合 |
| 5 | EU | 欧州委員会 モビリティ・運輸総局 | 欧州政策執行機関 |
| 6 | ILO | 国際労働機関 | 国際機関 (政、労、使) |

2. 調査結果（各国の自動車運転者の労働時間に関する法規制）

(1) ハイヤー・タクシー

図表：ハイヤー・タクシーに関する各国の法規制の概要

| 項目 | 日本 (改善基準告示) | (ILO) (ILO条約第153号) | アメリカ (国としての規定なし(各地域で規定されている場合あり)) | (EU) (EU指令 2002/15/EC) | イギリス (EU指令 2002/15/EC) | スイス (ARV2) | フィンランド (Finnish Working Hours Act (605/1996)) | オランダ (Working time decree transport) |
|--------|--|---|--------------------------------------|--|---------------------------|--|---|---|
| 拘束時間 | <ul style="list-style-type: none"> ・日勤1日(基本): 13時間 ・日勤1日(最大): 16時間 ・日勤1日(車庫待ち): 24時間 ・日勤1ヶ月: 299時間 ・日勤1ヶ月(車庫待ち): 322時間 ・隔勤2暦日: 21時間 ・隔勤2暦日(最大): 24時間(7回/月まで) ・隔勤1ヶ月: 262時間 ・隔勤1ヶ月: 270時間(6ヶ月/年まで) | (規定なし) | (連邦の規定なし) | <ul style="list-style-type: none"> ・1週間: 48時間 ・1週間(最大): 60時間(4ヶ月平均で週48時間を超えない場合) | ・EU指令に準ず | ・1週間: 53時間 | <ul style="list-style-type: none"> ・1日(基本): 11時間 ・1日(最大): 13時間 ・1週間(4ヶ月平均): 48時間 | <ul style="list-style-type: none"> ・1週間(最大): 60時間 ・1週間(16週平均): 48時間 |
| 運転時間 | (規定なし) | <ul style="list-style-type: none"> ・1日: 9時間 ・1週: 48時間 | (連邦の規定なし) | (規定なし) | ・EU指令に準ず | <ul style="list-style-type: none"> ・1日: 9時間 ・1週間: 45時間 | (規定なし) | (規定なし) |
| 連続運転時間 | (規定なし) | ・連続運転時間4時間 | (連邦の規定なし) | (規定なし) | ・EU指令に準ず | ・連続運転時間4時間30分に対して45分 | ・連続運転時間5時間30分に対して30分 | ・連続運転時間5時間30分に対して30分 |
| 休息期間 | <ul style="list-style-type: none"> ・日勤: 継続8時間以上 ・隔勤: 継続20時間以上 | <ul style="list-style-type: none"> ・連続10時間 ・いかなる場合も8時間を下回ること、かつ、1週間に2回以上8時間に短縮することは不可 | (連邦の規定なし) | (規定なし) | ・EU指令に準ず | <ul style="list-style-type: none"> ・1日: 11時間(週3日までは9時間に短縮可) | <ul style="list-style-type: none"> ・1日: 10時間(週2日までは7時間に短縮可) | <ul style="list-style-type: none"> ・1日: 10時間(週2日までは8時間に短縮可) |

2. 調査結果（各国の自動車運転者の労働時間に関する法規制）

(2) トラック

図表：トラックに関する各国の法規制の概要

| 項目 | 日本 | ILO | アメリカ | EU | イギリス | スイス | フィンランド | オランダ |
|-----------|---|---|--|--|---|---|---|---|
| | (改善基準告示) | (ILO条約第153号) | (Hours of Service Rules: HOS § 395) | (Regulation (EC) No561/2006) | (Regulation (EC) No561/2006) | (ARV1) | (Regulation (EC) No561/2006) | (Working time decree transport) |
| 拘束時間 | <ul style="list-style-type: none"> 1日(原則)：13時間 1日(最大)：16時間 (15時間超は週2回まで) 1ヶ月：293時間 1年間：3,516時間 | (規定なし) | <ul style="list-style-type: none"> 1日：14時間 (運転可能な時間枠) 8日間の勤務時間：70時間 (会社が毎日稼働の場合) 7日間の勤務時間：60時間 (会社が毎日稼働ではない場合) | <ul style="list-style-type: none"> 1日：13時間 (休息期間が11時間) | | | | |
| 運転時間 | <ul style="list-style-type: none"> 1日：9時間(2日平均) 1週：44時間(2週平均) | <ul style="list-style-type: none"> 1日：9時間 1週：48時間 | <ul style="list-style-type: none"> 1日：11時間 | <ul style="list-style-type: none"> 1日：9時間 (週2回まで10時間に延長可) 1週：56時間 (EU指令：1週48時間(最大60時間)) 2週：90時間 | | | | |
| 連続運転時間 | <ul style="list-style-type: none"> 連続運転時間4時間に対して30分の中断 (10分以上/回で分割可) | <ul style="list-style-type: none"> 連続運転時間4時間 | <ul style="list-style-type: none"> 連続8時間運転した場合30分の中断 | <ul style="list-style-type: none"> 連続運転時間4時間30分に対して45分の中断 (15分以上/回で分割可) | | | | |
| 休息期間 | <ul style="list-style-type: none"> 継続8時間以上 分割する場合は合計10時間以上 (継続4時間以上/回) | <ul style="list-style-type: none"> 連続10時間 いかなる場合も8時間を下回ること、かつ、1週間に2回以上8時間に短縮することは不可 | <ul style="list-style-type: none"> 連続10時間 | <ul style="list-style-type: none"> 11時間(24時間に対して) (週3日までは9時間に短縮可) | <ul style="list-style-type: none"> EU規則に準ず | <ul style="list-style-type: none"> EU規則と同様 | <ul style="list-style-type: none"> EU規則に準ず | <ul style="list-style-type: none"> EU規則に準ず |
| 休息期間分割の特例 | <ul style="list-style-type: none"> 休息期間合計：10時間以上 (継続4時間以上/回) (一定期間における全勤務回数のおよそ2分の1) | (規定なし) | <ul style="list-style-type: none"> 最低2時間、7時間で分割可 合計10時間 | <ul style="list-style-type: none"> 休息期間を2分割可 分割取得する休息期間は1つが連続3時間以上、もう一つが連続9時間以上 休息期間合計12時間 | | | | |
| 2人乗務の特例 | <ul style="list-style-type: none"> 夜間の仮眠(最短)：4時間 1日拘束時間(最大)：20時間 休息期間(最短)：4時間 | (規定なし) | (規定なし) | <ul style="list-style-type: none"> 前の休息が終了した後30時間以内に9時間以上の休息 | | | | |
| 隔日勤務の特例 | <ul style="list-style-type: none"> 2暦日の拘束時間：21時間 2暦日の拘束時間(最大)：21時間 (夜間の仮眠4時間以上) (2週間のうち3回まで) | (規定なし) | (規定なし) | (規定なし) | | | | |
| フェリー乗船の特例 | <ul style="list-style-type: none"> 乗船時間のうち2時間は拘束時間 その他の時間は休息期間 下船後に勤務につく場合には別途制限あり | (規定なし) | (規定なし) | <ul style="list-style-type: none"> フェリー乗船時間に休息をとる場合、休息期間は1時間を超えない範囲で中断可 | | | | |

2. 調査結果（各国の自動車運転者の労働時間に関する法規制）

(3) バス

図表：バスに関する各国の法規制の概要

| 項目 | 日本 | (ILO) | アメリカ | (EU) | イギリス | スイス | フィンランド | オランダ | |
|-----------|--|---|---|--|------------------------------|-----------|------------------------------|---------------------------------|--|
| | (改善基準告示) | (ILO条約第153号) | (Hours of Service Rules: HOS § 395) | (Regulation (EC) No561/2006) | (Regulation (EC) No561/2006) | (ARV1) | (Regulation (EC) No561/2006) | (Working time decree transport) | |
| 拘束時間 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日(基本)：13時間 ・ 1日(最大)：16時間 (15時間超は週2回まで) ・ 4週平均の1週(原則)：65時間 ・ 4週平均の1週(最大)：71.5時間 (【貸切バス】のみ延長可) (52週のうち16週まで) | (規定なし) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日：15時間 (運転可能な時間枠) ・ 8日間の勤務時間：70時間 (会社が毎日稼働の場合) ・ 7日間の勤務時間：60時間 (会社が毎日稼働ではない場合) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日：13時間 (休息期間11時間) | | | | | |
| 運転時間 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 4週平均の1週(原則)：40時間 ・ 4週平均の1週(原則)：44時間 (貸切バスのみ) (52週の運転時間が2,080時間以内、かつ、52週のうち16週まで) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日：9時間 ・ 1週：48時間 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日：10時間 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日：9時間 (週2回まで10時間に延長可) ・ 1週：56時間 (EU指令：1週48時間(最大60時間)) ・ 2週：90時間 | | | | | |
| 連続運転時間 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 連続運転時間4時間に対して30分の中断 (10分以上/回で分割可) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 連続運転時間4時間 | (規定なし) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 連続運転時間4時間30分に対して45分の中断 (15分以上/回で分割可) | | | | | |
| 休息期間 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 継続8時間以上 ・ 分割する場合は合計10時間以上 (継続4時間以上/回) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 連続10時間 ・ いかなる場合も8時間を下回ること、かつ、1週間に2回以上8時間に短縮することは不可 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 連続8時間 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 11時間(24時間に対して) (週3日までは9時間に短縮可) | ・ EU規則に準ず | ・ EU規則と同様 | ・ EU規則に準ず | ・ EU規則に準ず | |
| 休息期間分割の特例 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 休息期間合計：10時間以上 (継続4時間以上/回) (一定期間における全勤務回数分の2分の1) | (規定なし) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 8時間を2分割可能 (2時間以上/回) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 休息期間を2分割可 ・ 分割取得する休息期間は1つが連続3時間以上、もう一つが連続9時間以上 ・ 休息期間合計12時間 | | | | | |
| 2人乗務の特例 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1日拘束時間(最大)：20時間 ・ 休息期間(最短)：4時間 | (規定なし) | (規定なし) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 前の休息が終了した後30時間以内に9時間以上の休息 | | | | | |
| 隔日勤務の特例 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 2暦日の拘束時間：21時間 ・ 2暦日の拘束時間(最大)：21時間 (夜間の仮眠4時間以上) (2週間のうち3回まで) (2週間の総拘束時間は126時間まで) | (規定なし) | (規定なし) | (規定なし) | | | | | |
| フェリー乗船の特例 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗船時間のうち2時間は拘束時間 ・ その他の時間は休息期間 ・ 下船後に勤務につく場合には別途制限あり | (規定なし) | (規定なし) | <ul style="list-style-type: none"> ・ フェリー乗船時間に休息をとる場合、休息期間は1時間を超えない範囲で中断可 | | | | | |

3. 調査結果（各国の自動車運転者の労働時間に関する法規制（例外規定））

（1）ILOにおける例外規定（1/2）

■ ILO条約第153号、ILO勧告第161号制定の背景・経緯

1) ILOについて（ILO駐日事務所HPより）

- ILO（International Labour Office）とは幅広い労働の問題に取り組む国際労働機関。ILOは1919年に、第1次世界大戦後の社会改革に対して高まる懸念、そしてあらゆる改革は国際的なレベルで進められるべきだという確信を体現するものとして設立された。ILOは国連機関の中では唯一、政労使の三者構成を取っている。

2) ILO条約第153号、ILO勧告第161号制定の背景（International Labour Conference 64th Session 1978 Report VII (1), INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE SIXTY-FIFTH SESSION GENEVA, 1979 RECORD OF PROCEEDINGSより）

- 第二次世界大戦からの短い時間の中で、道路網が発展し、道路上の車両の数及び輸送する乗客または商品の数が大幅に増え、道路輸送は目覚ましいブームを迎えた。
- 一方で、道路輸送は他の内陸輸送、特に鉄道と比較して、労働時間は最も長く、経済的な要請と車両などの最大限の活用と時間の節約の必要性によって決定される労働条件は劣悪であった。WHOの発表によると、当時は道路で30万人が死亡し、毎年約1,000万人が負傷しており、この数字は戦争の死者よりも多い状況であった。
- こうした背景を踏まえ、自動車運転者のみならず全ての道路利用者の安全性の向上及び関係する労働者の社会的進歩を促進するべく、1978年、1979年の国際労働会議にて、道路輸送における労働時間と休憩時間に関する議論が行われることとなった。

3) ILO条約第153号、ILO勧告第161号制定の経緯（International Labour Conference 64th Session 1978 Report VII (1), (2), INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE SIXTY-FIFTH SESSION GENEVA, 1979 RECORD OF PROCEEDINGS、ILOへのヒアリング結果より）

- 道路輸送の非常に複雑な特徴及びその運用条件の多様性を踏まえ、新しい国際規格は、加盟国での受け入れとその後の適用に必要な柔軟性を考慮に入れる必要性があった。そのため、まずは議論に先立ち、ILOの事務局は様々な国において、関係する法律と慣行を質問票を用いて調査を行い、整理を行った。
- 様々な国において例外規定が設けられており、それらを分類分けすると以下であった。
 - (a) 事故、故障、予期されない遅延、運行の乱れ又は交通断の場合；⁶
 - (b) 不可抗力^{※1}の場合；
 - (c) 公益事業の業務の運営を確保するために緊急にかつ例外的に必要な場合
- 上記例外を含むILO条約第153号、ILO勧告第161号は、1979年の国際労働会議において採択された。ILO条約は加盟国が批准できる国際条約であるが、ILO勧告は拘束力のないガイドラインとして機能する。条約と勧告という規制の形式について、当初は使用者側の出席者は条約の採択に反対し、各国の状況に適応するのに十分な柔軟性を備えた単一の勧告の採択を提唱したが、労働者側は、自動車運転者に適用可能な基準を含み、安全と健康に関する特に重要な規定を含む条約と、道路輸送の全ての労働者に適用され、彼らの社会的保護の他の側面をカバーする勧告を望み、最終的に現在のような形式となった。

⁶ ※1 例示として、故障、地滑り、洪水、悪天候が挙げられた。

3. 調査結果（各国の自動車運転者の労働時間に関する法規制（例外規定））

（1）ILOにおける例外規定（2/2）

貨物又は乗客の路面による国内運送又は国際運送に業務用として用いられる車両に乗務する賃金労働者である運転者を適用対象としたILO条約第153号では1）の例外規定が定められている。また、ILO勧告第161号はILO条約第153号を補足し、運転者に加え、助手、添乗者、その他同等の業務に従事する人々を対象としている。

1）ILO条約第153号（第九条）

1 各国の権限のある機関は、次の場合において不可決な作業の遂行のために必要であるときに限り、一時的な例外として、第五条、第六条、第七条及び第八条に規定する運転時間の延長、継続する労働時間の延長及び一日当たりの休息期間の長さの短縮を許可することができる。

- (a) 事故、故障、予見されない遅延、運行の乱れ又は交通断の場合
- (b) 不可抗力の場合
- (c) 公益事業の業務の運営を確保するために緊急にかつ例外的に必要な場合

2 路面運送に係る国内事情又は地方的事情が、第五条、第六条、第七条又は第八条の厳格な遵守に適さない場合には、各国の権限のある機関は、これらの条に規定する運転時間の延長、継続する労働時間の延長及び一日当たりの休息期間の長さの短縮を認め、第一条2に規定する運転者に対する第五条、第六条又は第八条の規定の適用に関する例外を認めることができる。このような場合には、当該加盟国は、その批准に際して付する宣言により、これらの国内事情又は地方的事情及びこの2の規定に基づいて認められる延長、短縮又は例外を述べなければならない。当該加盟国は、国際労働機関憲章第二十二條の規定に基づく報告において、第五条、第六条、第七条及び第八条の規定を一層厳格に又は広く適用するために得られた進展を指摘しなければならず、かつ、いつでもその後の宣言により従前の宣言を取り消すことができる。

2）ILO勧告第161号（項目26）

(1)各国の権限のある機関は、次のいずれかの場合において不可欠な作業の遂行のために必要であるときに限り、一時的な例外として、この勧告の前諸項に規定する労働時間の延長、運転時間の延長及び休息期間の長さの短縮を許可することができる。

- (a) 事故、故障、予期されない遅延、運行の乱れ又は交通断の場合
- (b) 不可抗力の場合
- (c) 公益事業の業務の運営を確保するために緊急にかつ例外的に必要な場合

(2) 各国の権限のある機関は、乗務員が、場合に応じ、適当な停車場所又は目的地に到着することができるようにするために必要であるときは、道路交通の安全が損なわれないことを条件として、この勧告の前諸項に規定する労働時間の延長、運転時間の延長及び休息期間の長さの短縮を許可することができる。

3. 調査結果（各国の自動車運転者の労働時間に関する法規制（例外規定））

（2）アメリカ国内規則による例外規定

商用目的で州間輸送を行う車両(commercial motor vehicle: CMV)で以下の特長を有するものについては勤務時間のルール（Hours of Service Rules: HOS）が適用され、当該規則に1）、2）の例外規定が設けられている。

- 重量が10,001ポンド以上
- 定格車両総重量(GVWR)または、車両総重量が自動車連結車両総重量(GCWR)が10,001ポンド以上
- 報酬を得る目的以外で自動車運転者を含め16名以上の乗客を乗せるように設計されているまたは使用している
- 報酬を得る目的で自動車運転者を含め9名以上の乗客を乗せるように設計されているまたは使用している

1) 悪条件下での運転と延長（§395.1 (b) (1)）

悪条件(adverse driving condition)とは勤務時間前の自動車運転者もしくは自動車運転者の派遣を行う前の段階で輸送業者に知られていない、または合理的に知ることができなかった積雪、みぞれ、凍結、霧とその他の悪天候と異常な道路状況または混雑状況を指している。悪条件に遭遇した場合、自動車運転者は、事前に届け出ることなく§395.1(b)(1)の例外が適用され、運転可能な時間枠と運転時間制限を共に2時間延長可能になる。なお、悪条件下での運転と延長を行った場合、監督者（supervisor）は勤務状況の記録に署名する必要はないが、自動車運転者は悪条件下での運転と延長をしたことを電子記録装置ELD(Electronic Logging Device)で記録に残しておくことが求められる。

図表：悪条件下での運転可能時間

| 物資運搬車両の自動車運転者 | | 旅客運送車両の自動車運転者 | |
|---------------|-----------------|---------------|-----------------|
| 運転可能な時間枠 | : 1日14時間 → 16時間 | 運転可能な時間枠 | : 1日15時間 → 17時間 |
| 運転時間 | : 1日11時間 → 13時間 | 運転時間 | : 1日10時間 → 12時間 |

2) 緊急宣言（§390.23）⇒新型コロナウイルス感染症の感染拡大を踏まえた適用事例あり

上記に加え、ハリケーン、竜巻、暴風雨（雷雨、暴風雨、氷嵐、吹雪、砂嵐など）、津波、地震、火山噴火、泥滑り、干ばつ、森林火災、爆発、停電、またはその他の天災または人災の発生等により、重要なサービス（電気、医療、下水道、水、電気通信、電気通信の送信など）または重要な物資（食料や燃料など）の提供が中断され、人命または公共の福祉が直ちに脅かされる場合、米国大統領、州知事、緊急事態を宣言する権限を与えられた代表者、またはFMCSA（Federal Motor Carrier Safety Administration）は緊急事態の宣言を発出することができる。当該宣言は、自動車運転者サービス時間規則（Hours of Service Rules: HOS）を含む、連邦自動車貨物安全規則の一時的な緩和につながる場合がある。なお、連邦自動車運送安全規則の緩和は、FMCSAによって延長されない限り、最大30日に制限される。

3. 調査結果（各国の自動車運転者の労働時間に関する法規制（例外規定））

（3）EU規則による例外規定（1/2）

EU規則を採択する国の最大許容積載重量3.5 t 超の貨物自動車及び9人乗り以上のバスの運転者はEU規則が適用され、当該規則に1）～3）の例外規定が設けられている。

1）緊急時または救助活動に使用される車両（3条）⇒大雪による道路封鎖で家庭用燃料等を運ぶために適用された事例あり（イギリス）

特定の緊急または救助活動への即時の対応に深く従事する場合は免除の定めが適用される。

2）予期しない事象の発生（12条）

予期しない事象（悪天候、交通事故、機械的な故障、フェリーサービスの中断、人や動物の生命や健康に危険を及ぼす、あるいは危険を及ぼす可能性のある事象等）が発生した場合、交通安全が危険にさらされず、車両が適切な停止場所に到達することが可能な際は、自動車運転者は人、車両、または積荷の安全を確保するために必要な範囲で運転時間（同6条）、連続運転時間（同7条）、休息期間（同8条）、フェリー乗船（同9条）から逸脱することができる。自動車運転者は遅くとも適切な停止場所に到着した時点で、タコグラフの記録シート、タコグラフからの印刷物、勤務表のいずれかに逸脱した理由を手動で記載しなければならない。

交通安全が危険にさらされない場合で、例外的な状況においては、日次、週次の運転時間の上限（同6条（1）、（2））及び最小の休息期間の定め（同8条（2））から逸脱し、勤務先又は運転者の居住地で休息をとるために、日次、週次の運転時間の延長が可能となる。^{※2}

図表：予期しない事象の発生時での運転可能時間

| 最大許容積載重量3.5 t 超の貨物自動車及び9人乗り以上のバスの運転者 | |
|---------------------------------------|---|
| 運転時間 | : 1日9時間→11時間（週2回まで10時間→12時間） : 1週56時間→58時間 |
| ※追加の運転時間の直前に30分の休憩を取らない場合は追加可能な時間は1時間 | |

なお、欧州司法裁判所によると、同12条の規定は運行中に自動車運転者の時間に関する規則を遵守することが予期せず不可能になった場合にのみ適用されるとされ、規則の計画的な違反は許可されないことを意味する。これらの例外的な取扱いは、自動車運転者が適切な停止場所への到達を意図しており、必ずしも計画された運行を完了する必要はない。

※2 2）の第2パラグラフの規定は、それまでEU規則で不明確であった内容を明確にするために、2020年に追加された内容

3. 調査結果（各国の自動車運転者の労働時間に関する法規制（例外規定））

（3）EU規則による例外規定（2/2）

EU規則を採択する国の最大許容積載重量3.5 t 超の貨物自動車及び9人乗り以上のバスの運転者はEU規則が適用され、当該規則に1)～3)の例外規定が設けられている。

3) 欧州委員会からの通知（14条） ⇒ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大を踏まえた適用事例あり（イギリス、フィンランド）

欧州委員会が直ちに通知する場合、緊急の状況で最大30日間、運転時間等の規則が緩和される。これを超える期間の緩和を行うには、欧州委員会の事前承認が必要になる。イギリス運輸省が欧州委員会に規制緩和を要求する際の判断材料は次の事項が例示されている。

- ① より広範なコミュニティへの損害が生じる
- ② 損害を軽減する他の手段がない、もしくは、他の手段では不十分であることが判明している
- ③ 規制緩和を行うことが大幅な状況の改善につながるに違いないと考えられる
- ④ 規制緩和をせずに問題が即時に解決しないと考えられる

3. 調査結果（各国の自動車運転者の労働時間に関する法規制（例外規定））

（4）イギリス国内規則による例外規定

■ 最大許容積載重量3.5 t 以下の貨物自動車運転者、8 人乗り以下の公共バス運転者の労働時間に関する例外的な取扱い

合理的に予見できなかった状況から生じるやむを得ない規則違反であることを証明できる場合、緊急事態または救助活動の場合は規則からの逸脱が許容される。

緊急事態または救助活動で免除される例を以下に示す。

- ① 人や動物の生命または健康への危険を回避する場合
- ② 公共サービス（水、ガス、電気、排水など）及び道路の利用が妨げられる場合
- ③ 民間または公共交通機関の利用が妨げられる場合
- ④ 財産への深刻な損害

なお、「緊急」という言葉の定義は、貨物自動車と旅客運送自動車で若干の違いがあり、それぞれ1986(SI1986/1492)の規則 2、1970(SI1970/145)の規則 2 で定められている。

図表：最大許容積載重量3.5 t 以下のトラックと8 人乗り以下の公共バスにおける「緊急」の定義

| 最大許容積載重量3.5 t 以下のトラック（Goods vehicles） | 8 人乗り以下の公共バス（Passenger-carrying vehicles） |
|--|---|
| (a) 緊急の出来事の原因になるもしくは原因になり得る場合（以下は例示） <ol style="list-style-type: none"> (i) 1 人または複数の人または動物の生命または健康に対する危険 (ii) 水道、ガス、電気、排水、通信または郵便などの公共サービスの深刻な中断 (iii) <u>道路、鉄道、港湾、空港の利用の深刻な中断、またはそのような危険、中断を防ぐために即時に行動が求められる場合</u> (b) 財産に深刻な損害を与える可能性のある出来事や損害の発生を防ぐために即時に行動が求められる場合 | (a) 緊急の出来事の原因になるもしくは原因になり得る場合（以下は例示） <ol style="list-style-type: none"> (i) 1 人または複数の人生命または健康に対する危険 (ii) 水道、ガス、電気、排水、通信または郵便などの公共サービスの深刻な中断 (iii) 道路の利用の深刻な中断 (iv) <u>民間輸送または公共交通機関の深刻な中断(雇用または報酬のために乗客を運ぶ人を含む貿易摩擦によって引き起こされる中断ではない)</u> (b) 財産に深刻な損害を与える可能性のある出来事や損害の発生を防ぐために即時に行動が求められる場合 |

3. 調査結果（各国の自動車運転者の労働時間に関する法規制（例外規定））

（5）スイス国内規則による例外規定

1）職業的自動車運転者の労働時間及び休憩時間に関する条例（ARV1）に関する例外規定

最大許容積載重量3.5 t 超の貨物自動車及び9人乗り以上のバスの運転者はARV1が適用され、当該規則に①～③の例外規定が設けられている。

① 規制の適用除外の車両（Art.4）

緊急時に救助活動または人道支援のために行われる非商業的な輸送に使用される車両についてはARV1の規定は適用されない。

② 緊急時の規則からの逸脱（Art.12）

車両の故障、暴風雨/雪崩による道路の封鎖などの予見できない緊急的な事象の発生時、交通の安全が危険にさらされない場合、自動車運転者は、適切な駐車スペースに停車するために、乗客、車両、積荷の安全確保のために必要な範囲で労働時間、運転時間、及び休息期間の規定からの逸脱が許容される。このような状況においては、タコグラフに誤作動が発生して労働、運転、休憩時間が適切に記録できなくなった場合の規定が類推適用され、通常のシートとは異なる別のシートに記録をする必要がある。なお、当該シートには、逸脱の内容、理由及び自動車運転者の名前、運転免許証番号、使用した車両の識別番号、業務の開始・終了場所、日付、署名を記さなくてはならない。

③ 連邦の権限（Art.24） ⇒新型コロナウイルス感染症の感染拡大を踏まえた適用事例あり

連邦道路局はやむを得ない事由によるそれぞれのケースに対し、個々の規定からの緩和を許可することができる。

2）小型乗用運送自動車及び大型乗用自動の職業自動車運転者の労働時間及び休憩時間に関する条例（ARV2）に関する例外規定

ハイヤー・タクシー及び小さい容積の輸送車両の運転者はARV2が適用され、当該規則に①～②の例外規定が設けられている。

① 緊急時の規則からの逸脱（Art.4）

車両の故障、暴風雨/雪崩による道路の封鎖など不可抗力などで生じた緊急事態において、適切な駐車スペースに停車するために、乗客、車両、積荷の安全確保のために必要な範囲で、労働時間、運転時間、休息期間の規定から逸脱することが許容される。なお、規定から逸脱した際は、その理由を記録簿^{※3}及び労働時間、運転時間、休憩時間のリスト^{※4}に記録しておかなければならない。^{※5}

② 連邦の権限（Art.12）

連邦道路局はやむを得ない事由によるそれぞれのケースに対し、個々の規定からの緩和を許可することができる。

※3 運行の際に持ち運び、執行当局の要求に応じて提示する必要がある運転記録。記録簿には自動車運転者が作業時間、運転時間、休息期間などの管理に必要な情報を日次、週次で手書きで記載できるシートが含まれている。

※4 雇用者が、タコグラフ、記録簿、社内日報及び管理票などの利用可能な記録に基づき、労働時間、運転時間、休息期間に関する規定が遵守されているかを継続的に監視するために作成するリスト。

※5 緊急事態への対応によって規則から逸脱した時間に対する補償は、次の週の終わりまでになされなければならない。

3. 調査結果（各国の自動車運転者の労働時間に関する法規制（例外規定））

（6）フィンランド国内規則による例外規定

■ 緊急作業（19§）

EU規則の適用対象外となる自動車運転者については、フィンランド国内規則が適用され、事前に予測不可能な事象によって、通常業務の中断が生じるか、当該中断又は生命、健康、財物又は環境が脅かされる深刻な恐れが生じた場合、雇用主は緊急業務を行わせることができる。緊急業務は、所定労働時間の他に、それが必要不可欠な場合のみ、最大2週間の間、通常の労働時間に加えて労働を行うことができる。緊急作業を行う際は連続運転時間などの規則からの逸脱が許容されるが、緊急作業の終了時に休息期間が補償される。

なお、緊急作業が必要な場合、雇用者は、緊急作業の原因、範囲および予想される期間を遅滞なく労働安全衛生当局に書面で通知しなければならない。労働安全衛生当局は、受け取った通知に対して調査を行い、通知通りの対応を雇用主に任せるか、緊急作業を制限または停止するための措置を講じる。

3. 調査結果（各国の自動車運転者の労働時間に関する法規制（例外規定））

（7）オランダ国内規則による例外規定

1）輸送に関する労働時間法令(Working time decree transport)に関する例外規定

輸送に関する労働時間法令で定める自動車運転者の労働時間等の定めについてはEU規則の第3条で定める、「緊急時または救助活動に使用される車両」に該当する場合は免除される。

2）労働時間法（Working Time Act）に関する例外規定

タクシー運転者の労働時間等が定められている労働時間法では、災害または危機が生じた際（Article 2:2）及び突然の不測の事態（Article 5:10）において、規制の適用を緩和する例外的な規定がなされている。

① 災害または危機が生じた際（Article 2:2）

Article 2:2の対象となる災害安全地域法（Safety Regions Act）において災害及び危機の定義が定められている。当該災害または危機が生じた際は労働時間法（Working Time Act）の規制が適用されない。

図表 災害安全地域法（Safety Regions Act）で定める災害、危機の定義

| 用語 | 定義 |
|----|---|
| 災害 | 大規模な事故またはその他の出来事であり、それにより多くの人の生命、健康、環境又は重要な利益に深刻な被害が生じる、もしくは脅かされ、また、脅威の排除や有害な影響を軽減するために、異なる分野のサービス、組織の協力が必要となる事象。 |
| 危機 | 社会の重要な利益に影響が生じている、もしくは生じるリスク |

② 突然の不測の事態（Article 5:10）

予見できない突然生じた状況によって、人が重傷を負う（またはそれが差し迫っている）、もしくは財産に深刻な損害が生じ（またはそれが差し迫っている）、即時の対応が必要であり、さらに代替の手段によってそれらの事態を防ぐことが出来ない場合、労働時間等の規制は適用されない。