

資料3 業態別作業部会の検討状況について

第7回 労働政策審議会労働条件分科会
自動車運転者労働時間等専門委員会

厚生労働省 労働基準局 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

拘束時間について

(令和3年11月24日 ハイヤー・タクシー作業部会)

- ▷ 第4回ハイヤー・タクシー作業部会（11月24日）では、前回に引き続き事務局案を土台として意見交換が行われた。
- ▷ 令和3年10月8日のハイヤー・タクシー作業部会、同年10月29日の専門委員会、同年11月24日のハイヤー・タクシー作業部会における、改善基準告示見直しに関するご意見は以下のとおり。

案

【日勤】

- ▷ 1ヶ月の拘束時間：288時間（現行299時間）
※ 288時間＝195時間＋93時間

【隔勤】

- ▷ 1ヶ月の拘束時間：262時間
- ▷ 地域的事務その他の特別な事情がある場合、労使協定を締結し、年6回270時間まで延長できる。

【日勤】

- 「1ヶ月の拘束時間は288時間」という提案は、年960時間の上限規制に休日労働を加味した、運行実態を踏まえた妥当な数字と認識している。現行から、1ヶ月あたり11時間、1年間あたり132時間の短縮となっており、過労死防止を踏まえた見直しと言えるのではないか（使）
- 「1ヶ月の拘束時間288時間」という提案は、単独で見ると過労死防止のメッセージ性が弱いですが、1日の休息期間・拘束時間と併せて考えた場合、総合的には、拘束時間の短縮が図られるのではないか（労）

【隔勤】

- 隔日勤務の拘束時間は、現行、もともと262時間と短い勤務となっていることから、現状どおりで受け入れられると考える（労）

拘束時間、休息期間について

(令和3年11月24日 ハイヤー・タクシー作業部会)

案

【日勤】

- ▷ 休息期間：11時間（週3回まで9時間）

（現行8時間）

- ▷ 拘束時間：13時間（週3回まで15時間）

（現行13時間、最大16時間）

【隔勤】

- ▷ 2暦日の休息期間：20時間

- ▷ 2暦日の拘束時間：21時間

追加案

【日勤】

- ▷ 休息期間

- 9時間以上
- 11時間以上とするよう努めること。

- ▷ 拘束時間

- 13時間（最大15時間）
- 2日以上連続して14時間を超えてはならない。

【隔勤】

- ▷ 2暦日の休息期間：20時間

- ▷ 2暦日の拘束時間：21時間

【日勤】

- 休息期間は11時間を前提に議論すべき。追加案の、「休息期間を9時間以上とし、11時間以上とするよう努めること」とする考え方は、労側としては受け入れられない。引き続き、議論を継続したい（労）
- 休息期間は3業態で揃えるべき。また、令和5年4月から月60時間超の時間外労働の割増賃金が50%に上がることに伴い、事業者も総拘束時間を短縮するので、必然的に1日の休息期間は9時間もしくは11時間に近い数字となる。休息期間9時間は妥当な数字と考えるが、拘束時間の連続禁止は運用しづらいので、外すべきではないか（使）

【隔勤】

- 隔勤は、昼夜をまたぐ、身体への負担が大きい勤務形態。休息期間は24時間に見直すべきではないか（労）
- 隔勤の休息期間が現状維持であれば、拘束時間も現行どおりが妥当と考える（使）

車庫待ち等について

(令和3年11月24日 ハイヤー・タクシー作業部会)

案

【日勤】

- ▷ 車庫待ちは、1ヶ月の拘束時間 **288時間** (現行299時間) を、労使協定を締結し、 **300時間** (現行322時間) まで延長できる。

※ 300時間 = 195時間 + 105時間

- ▷ 車庫待ちは、次の条件を満たせば24時間まで延長できる。
 - ・ 休息期間 継続20時間以上
 - ・ 16時間超えは1ヶ月7回以内
 - ・ 18時間超えの場合、夜間に4時間以上の仮眠付与

【隔勤】

- ▷ 車庫待ちは、1ヶ月の拘束時間 (262時間、延長した場合は270時間) について、次の条件を満たせば、 **10時間** (現行20時間) を加えた時間を延長できる。

- ・ 夜間4時間以上の仮眠付与
- ・ 21時間超えは労使協定により1ヶ月7回以内

※ 280時間 = 195時間 + 85時間

- ▷ 車庫待ちは、次の条件を満たせば24時間まで延長できる。
 - ・ 夜間4時間以上の仮眠付与
 - ・ 21時間超えは労使協定により1ヶ月7回以内

- 車庫待ち等の時間は事務局案のとおりで問題ない。ただし、車庫待ち等の定義が判然としないので、「事業場又は車庫等の所在地が、人口30万人未満の自治体」であるということ、車庫待ち等の定義に含めてはどうか (労)
- 車庫待ち等は制度として残した上で、時間は事務局案のとおりで問題ないとする (使)

ハイヤーについて

(令和3年11月24日 ハイヤー・タクシー作業部会)

修正案

- ・ 労働基準法の時間外労働の上限規制（月45時間、年360時間、臨時的特別な事情がある場合には、年960時間）を遵守し、時間外・休日労働時間を短くするよう努める必要があること。
- ・ **自動車運転者の疲労回復を図る観点から、一定の睡眠時間を確保できるよう、必要な休息期間を確保すること。**

(現行)

時間外労働は、次の範囲内となるよう努めること。

}	1ヶ月： <u>50時間</u>
	3ヶ月： <u>140時間</u>
	1年間： <u>450時間</u>

- ハイヤーは、タクシーと異なり、特定のお客様の要望に応じて運転する特殊な形態であり、仮眠施設で休息を取るのが通例。努力義務にせよ、休息期間の時間を具体的に定めた場合、運用面で難しさがあるので、事務局案は、現実的な案と考える。今回の見直しを契機に、使用者側に、ハイヤー運転手の休息期間の必要性についてしっかりと求めていきたい（労）
- ハイヤーは、業務の特性等を踏まえ、休息期間の時間を定めることが実務的には難しいと考えてきた。事務局案は、具体的な休息期間の時間数を定めず、ハイヤーの特殊性を踏まえた見直しとなっているので、評価したい（使）
- ハイヤーも、令和6年4月以降、年960時間の上限規制がかかる。特殊な業務形態であることは理解するが、労働時間は適正に把握いただくようご留意いただきたい（公）

その他について

(令和3年11月24日 ハイヤー・タクシー作業部会)

修正案

▷ 休日労働：2週間に1回

▷ 予期しえない事象

- ・ 事故、故障、災害等、あらかじめその発生を予測することができない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日または2暦日の拘束時間の規制の適用にあたっては、その対応に要した時間を拘束時間に含めないことができる。

(1日または2暦日の拘束時間を延長した場合にも、休息期間の確保は必要)、(労働時間に応じた賃金の支払いは必要)

- ・ なお、拘束時間に含めないことができる時間の上限を設けることとする。

【具体的な事象の例】

- ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- ・ 運転中に異常気象（降雨（30mm/h以上）、暴風（20m/s以上）、濃霧・風雪等の視界不良（視界が概ね20m以下）、警報発表時）が発生した場合

▷ 適用除外業務

大規模災害等に伴う「緊急輸送」、「緊急通行車両」の適用除外にバス、タクシーを含める。

- 「予期しえない事象」の事由について、「お客様による都合」を含めてもらいたい。道路運送法で、「運送の引受義務」が定められており、拘束時間等が超過することが分かっているにもかかわらず、お客様を断ることができない（使）
- 「予期しえない事象」は、事務局案が妥当。乗客の都合等、曖昧な事由は例外に含めるべきではない（労）

拘束時間について

(令和3年12月9日 バス作業部会)

- ▷ 第4回バス作業部会(12月9日)では、前回に引き続き事務局案を土台として意見交換が行われた。
- ▷ 令和3年10月8日のバス作業部会、同年10月29日の専門委員会、同年12月9日のバス作業部会における、改善基準告示見直しに関するご意見は以下のとおり。

修正案

【1ヶ月の拘束時間】

- ▷ 年3,300時間を超えない範囲で281時間
- ▷ 貸切バス・高速バス・乗合バスについては、労使協定を締結し、年3,400時間を超えない範囲で、年6回294時間(※)まで延長できる。

(※) 乗合バスにあつては、一時的な需要のあるときに限る。

【4週平均1週の拘束時間】

- ▷ 年3,300時間を超えない範囲で65時間(月換算(平均)281時間に相当)
- ▷ 貸切バス・高速バス・乗合バスについては、労使協定を締結し、年3,400時間を超えない範囲で、年52週のうち26週まで、4週平均1週67時間(※)まで延長できる。

(※) 乗合バスにあつては、一時的な需要のあるときに限る。

- 事務局案の1ヶ月の拘束時間は理解。ただし、4週平均1週の拘束時間は、「年52週のうち24週まで、4週平均1週68時間15分」と見直したほうが、実用的ではないか。連続性は規制すべきではなく、労使が協定して決める事項(使)
- 事務局案は評価。ただし、一定程度、連続する回数は制限したほうが良いのではないかと(労)
- 過重労働を防止する観点から、特例の「年6回」や「52週のうち26週」について、上限まで連続することのないよう、何かしら制限が必要ではないかと(公)

1日の拘束時間、休息期間について

(令和3年12月9日 バス作業部会)

案

- ▷ 1日の休息期間については、11時間としつつ、これによらない場合の上限時間、回数等について別途設ける。(現行8時間)
- ▷ 1日の拘束時間については、休息期間と同様の考え方で設定する。
(現行13時間、最大16時間、15時間超は週2回まで)

追加案

- ▷ 休息期間
 - 9時間以上
 - 11時間以上とするよう努めること。
- ▷ 拘束時間
 - 13時間(最大15時間)
 - 2日以上連続して14時間を超えてはならない。

- 追加案では、休息期間11時間が義務づけられておらず、運転者の疲労が十分に回復するのか心配。使用者側が主張するとおり、現在も平均して11時間以上の休息期間が確保されているのであれば、EUと同様に、休息期間は「原則11時間以上、週3回まで9時間」と見直せば良いのではないかと(労)
- 休息期間を11時間に見直された場合、交通需要に対応できない。追加案は、一定理解できるが、「11時間以上とするよう努めること」ではなく、「11時間を確保するよう努めること」としていただきたい。また、「2日以上連続して14時間を超えてはならない」といった規制は、実務には向かない。前日の拘束時間が14時間を超えていた場合、翌日の道路渋滞等の状況によっては運転者に過度のプレッシャーを与えてしまい、安全面で適切ではないと考える(使)

運転時間、連続運転時間について

(令和3年12月9日 バス作業部会)

修正案

▷ 運転時間：2日平均9時間

4週平均1週40時間

(貸切バス・高速バス・乗合バスについては、労使協定があるときは、運転時間が52週について2,080時間を超えない範囲で、16週、4週平均1週44時間(※)まで延長可)

(※) 乗合バスにあつては、一時的な需要のあるときに限る。

▷ 連続運転時間：4時間

▷ ただし、高速バス・貸切バスの高速道路における連続運転時間は概ね2時間までとするよう努めること。
(貸切バスの夜間運行は高速道路以外も含む)

(運転開始後、4時間以内又は4時間経過直後に30分以上の「運転の離脱」が必要。1回につき10分以上、分割可)

- バス交替運転者の配置基準で連続運転時間が概ね2時間と定められている以上、改善基準告示の連続運転時間が4時間で良いのか改めて検討が必要ではないか(公)
- 労務管理の負担軽減の観点から、拘束時間管理と運転時間の管理は単位を統一してはどうか。運転時間にも4週平均ではなく、1ヶ月単位の規制が必要と考える。1ヶ月は177時間、延長特例は193時間に見直すべき。また、連続運転時間について、修正案では交替運転者の配置基準の内容を改善基準告示に記載することとしているが、それぞれ性質が異なるので、改善基準告示に記載すべきではない。また、修正案では、実車運行区間などの条件を含めず、連続運転時間は概ね2時間と記載されており、現行の交替運転者の配置基準よりも厳しい基準となっているため、受け入れられない(使)
- 修正案の内容で整理できると考えるが、使用者側が、交替運転者の配置基準の内容をそのまま記載すべきということであれば、記載する方向で見直してはどうか(労)

特例について

(令和3年12月9日 バス作業部会)

修正案

▶ 分割休息特例

業務の必要上、勤務の終了後9時間以上の休息を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び経過直後に分割して与えることができる。この場合において、分割された休息は、1日において継続4時間30分以上、合計11時間以上とすること。

▶ 2人乗務特例

車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合、1日の最大拘束時間を19時間まで延長することができ休息期間を5時間まで短縮することができる。

▶ 隔日勤務の特例（現行どおり）

▶ フェリー特例

勤務の途中でフェリーに乗船する場合、**フェリー乗船時間は、原則として休息期間として取り扱う**。この休息期間は、与えるべき休息期間から減算することができる。ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない。

▶ 休日労働：2週間に1回（現行どおり）

○ 「分割休息特例」は、現行どおりとしていただきたい。「2人乗務特例」は、改めて数字を検討したいが、例えば、貸切バスでは甲子園出場校の学生の輸送等、お客様の都合で出発・到着の時間帯を調整しなければならない運行形態もあるので、現行どおりが妥当と考える（使）

○ 「分割休息特例」は、休息期間が「原則9時間」であると誤解しないよう書き方を工夫していただきたい。一定期間については1ヶ月に見直すこととしてはどうか。勤務の終了後、休息を与えることができるにもかかわらず、特例を利用している事業者もいるので、そこは誤った取扱いとならないよう、見直していただきたい。「2人乗務特例」は、現行の休息4時間では、十分に休むことができない。修正案の5時間でも、妥当か疑問。また、現行ではリクライニング方式の座席が認められているが、お客様が周りにいては十分に身体を休めることができないので、こちらも見直すべき（労）

その他について

(令和3年12月9日 バス作業部会)

修正案

▷ 予期しえない事象

- ・ 事故、故障、災害等、あらかじめその発生を予測することができない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、連続運転時間、運転時間(2日平均)の規制の適用にあたっては、その対応に要した時間を含めないことができる。(労働時間に応じた賃金の支払いは必要)
- ・ なお、拘束時間を含めないことができる時間の上限を設けることとする。

【具体的な事象の例】

- ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- ・ 運転中に異常気象(降雨(30mm/h以上)、暴風(20m/s以上)、濃霧・風雪等の視界不良(視界が概ね20m以下)、警報発表時)が発生した場合

▷ 軽微な移動

交通上の理由から、運行計画上、予定していた駐車を変更して、軽微な移動を行う必要がある場合には、記録が認められる場合に限り、連続運転4時間あたり30分を限度として連続運転時間を含めないことができる。

【具体的な事象の例】

- ・ 緊急通行車両の通行に伴い、交通上の理由から、停車位置を変更するため移動する場合
- ・ 他の車両の通行の妨げを回避するため、交通上の理由から、駅前ロータリー、荷待ち場所等において、予定していた停車位置を変更する場合

▷ 適用除外業務

大規模災害等に伴う「緊急輸送」、「緊急通行車両」の適用除外にバス、タクシーを含める。

- 「予期しえない事象」の異常気象については細かい基準だと判断が困難なので「各種注意報が発令された場合」等、判断しやすい基準に見直していただきたい。拘束時間の上限については、設定は不要と考える。「軽微な移動」は、高速道路上のSAや路肩も対象に含め、軽微な移動の前後で10分運転中断を行った場合には違反としないいただきたい。また、代行輸送、振替輸送、帰宅困難者への対応等も、何かしら例外的な取扱いに含めていただきたい(使)
- 「予期しえない事象」の拘束時間の上限は、一定程度必要と考える。引き続き検討が必要ではないか(公)
- 振替輸送、代行輸送等の社会的な要請まで例外的な取扱いの対象とすると、自然災害だけでなく、人為的なトラブルも含め、全ての社会的な要請に応える義務が生じかねず、長時間労働が常態化しないか心配。議論が必要ではないか(労)

主なご意見について

(令和3年7月29日 トラック作業部会、令和3年10月29日 専門委員会)

- ▶ トラック作業部会においては、新型コロナ感染拡大後の物流の変化を踏まえ、改善基準告示の見直しを行うため、令和2年度に引き続き、令和3年10月に全国1,410事業場(自動車運転者:8,460名)を対象に実態調査を実施した。
- ▶ 令和3年7月29日のトラック作業部会、同年10月29日の専門委員会における、改善基準告示見直しに関するご意見は以下のとおり。

【拘束時間について】

- 労働基準法の年960時間の上限には休日労働は含まれていない。拘束時間の見直しは、これを踏まえて行うべき。また、改善基準告示を現行規制よりも厳しい基準にするのであれば、荷主都合による時間の延長は適用除外や例外的な取扱いとすることも検討してもらいたい。そういった、荷主による度重なる時間の延長が発生した場合には、行政から荷主を指導してもらいたい。一方、荷主都合のやむをえない遅延について例外的取扱いができないということであれば、ハイヤーのように大枠だけ決めて、全て改善基準告示の内容を努力規定とすることも視野に議論したい。発荷主や着荷主に、「この時間まで運送業者を働かせるのであれば、そちらが罰せられますよ」と言えるような規制がないと、長年の商慣行を我々の力だけで変えるのは難しい(使)
- 1ヶ月の拘束時間は275時間とし、年3,300時間の範囲で294時間まで延長する案を考えている。脳心の認定基準を踏まえ、時間外・休日労働が月80時間・100時間を超えない範囲で見直しを図るべきではないか。医師の時間外労働の上限規制が時間外労働・休日労働含めて年960時間であることにも留意いただきたい(労)

【1日の拘束時間、休息期間について】

- 睡眠時間を考慮すると、今の休息期間8時間が良いとは言えない。諸外国の状況も踏まえ、休息期間は11時間を中心に、運行実態を踏まえ、検討を行うべきではないか(労)
- 休息期間は、荷種や業務の形態別に異なる基準を設けられないのであれば、現行どおり8時間と言わざるをえない(使)
- 荷によって延長を認めるといった議論をはじめると、規制が骨抜きになるのではないか(公)

主なご意見について

(令和3年7月29日 トラック作業部会、令和3年10月29日 専門委員会)

【運転時間、連続運転時間について】

- 連続運転時間は、運転離脱について定めているに過ぎず、荷役作業等をすることも可能。労働基準法上の休憩を取らせず、改善基準告示だけを見て、運転離脱させれば良いと考える事業者もいる。改善基準告示においても、運転離脱だけでなく、労働基準法上の休憩の考え方を示すべきではないか（労）
- 連続運転時間は、4時間から5時間に延長、運転離脱は10分から5分に短縮する等、使いやすくしてもらいたい（使）

【特例、その他について】

- 事故、天候等の予期しない事象について例外的な取扱いは必要と考える。ただし、使側が主張するように、荷主、荷種の影響等も例外に含めると、規制が骨抜きになるのではないかと（労）
- 分割休息特例は、休息について2時間や3時間に短縮できないかとの意見もある。また、事故、天候に加え、荷種や荷主の影響等については、避けようがない要因なので、例外的な取扱いを認めてもらいたい（使）
- 今回の見直しの目的は過労死防止。規制を荷主や商慣行にあわせるのではなく、商慣行を変えていくべき（公）