

## 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方について（中間とりまとめ案）

当専門委員会では、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（以下「改善基準告示」という。）の在り方について、ハイヤー・タクシー作業部会、トラック作業部会及びバス作業部会を設置し、令和元年12月19日以降、精力的に議論を深めてきたところである。

自動車運転者の労働時間等の規制については、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号。以下「改善基準告示」という。）により、拘束時間、休息期間等について上限基準等が設けられ、その遵守を図ってきた。

しかしながら、脳・心臓疾患による労災支給決定件数において、運輸業・郵便業が全業種において最も支給決定件数の多い業種（令和2年度：58件（うち死亡の件数は19件））となるなど、依然として長時間・過重労働が課題となっている。また、自動車運転者の過重労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要である。

改善基準告示は、法定労働時間の段階的な短縮を踏まえて見直しが行われた平成9年の改正以降、実質的な改正は行われていないが、この間、労働者1人当たりの年間総実労働時間は、緩やかに減少（令和2年1,621時間（平成5年比：-299時間））している。

また、「血管病変等を著しく増悪させる業務による脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準」（脳・心臓疾患に係る労災認定基準）については、平成13年の改正で、新たに、発症前1か月間に100時間または2～6か月間平均で月80時間を超える時間外労働（休日労働を含む。）が評価対象に加えられ、令和3年の改正では、さらに勤務間インターバルが短い勤務についても評価対象に加えられた。

そして、平成30年に成立した働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号。以下「働き方改革関連法」という。）では、労働基準法が改正されて新たに時間外・休日労働の上限が設けられ、罰則をもってその履行が確保されることとなった。自動車運転者についても、令和6年4月以降、時間外労働について、月45時間及び年360時間の限度時間並びに、臨時的特別な事情がある場合での年960時間の上限時間が適用されることとされたところである。

また、働き方改革関連法の国会附帯決議事項として、過労死等の防止の観点から改善基準告示の総拘束時間等の改善を求められている。

この度、ハイヤー・タクシー作業部会及びバス作業部会において改善基準告示及び関係通達の在り方についての検討結果が下記のとおりとりまとめられたため、当委員会の中間的な検討結果として整理することとした。

今後、トラック作業部会の検討状況を踏まえ、最終的な報告書として、改めてとりまとめることとしたい。

## 記

### 1 一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準については、次のとおり改めることが適当である。

#### (1) 1か月の拘束時間について

1か月についての拘束時間は、288時間を超えないものとする。

隔日勤務に就くものの1か月についての拘束時間は、262時間を超えないものとし、地域的事情その他の特別な事情がある場合において、労使協定により、年間6か月まで、1か月の拘束時間を270時間まで延長することができる。

#### (2) 1日及び2暦日の拘束時間、休息期間について

##### ① 1日の拘束時間、休息期間

- 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は15時間とする。この場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数<sup>(※)</sup>をできるだけ少なくするよう努めるものとする。

(※) 通達において、「1週間について3回以内」を目安として示すこととする。

- 休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

##### ② 隔日勤務に就くものの2暦日の拘束時間、休息期間

- 2暦日についての拘束時間は、22時間を超えないものとし、この場合において、2回の隔日勤務（始業及び終業の時刻が同一の日に属しない業務）を平均し隔日勤務1回当たり21時間を超えないものとする。
- 勤務終了後、継続24時間以上の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、継続22時間を下回らないものとする。

#### (3) 車庫待ち等の自動車運転者について

##### ① 車庫待ち等の自動車運転者の拘束時間、休息期間

- 車庫待ち等（顧客の需要に応ずるため常態として車庫等において待機する就労形態）の自動車運転者については、労使協定により、1か月の拘束時間を300時間まで延長することができることとする。
- なお、車庫待ち等の自動車運転者とは、常態として車庫待ち、駅待ち形態によって就労する自動車運転者であり、就労形態について以下の基準を満たす場合には、車庫待ち等に該当するものとして取り扱って差し支えないこととする。

- ア 事業場が人口 30 万人以上の都市に所在していないこと。
- イ 勤務時間のほとんどについて「流し営業」を行っている実態でないこと。
- ウ 夜間に 4 時間以上の仮眠時間が確保される実態であること。
- エ 原則として、事業場内における休憩が確保される実態であること。
- ・ 車庫待ち等の自動車運転者については、次に掲げる要件を満たす場合、1 日の拘束時間を 24 時間まで延長することができる。
  - ア 勤務終了後、継続 20 時間以上の休息期間を与えること。
  - イ 1 日の拘束時間が 16 時間を超える回数が 1 か月について 7 回以内であること。
  - ウ 1 日の拘束時間が 18 時間を超える場合には、夜間に 4 時間以上の仮眠時間を与えること。

- ② 車庫待ち等の自動車運転者で隔日勤務に就くものの拘束時間、休息期間
  - ・ 車庫待ち等の自動車運転者については、労使協定により、1 か月の拘束時間を 270 時間まで延長することができる。
  - ・ 車庫待ち等の自動車運転者については、次に掲げる要件を満たす場合、1 か月の拘束時間については上記の時間に 10 時間を加えた時間まで、2 暦日の拘束時間については 24 時間まで延長することができることとする。
    - ア 夜間に 4 時間以上の仮眠時間を与えること。
    - イ 2 暦日の拘束時間を 24 時間まで延長するのは、1 か月 7 回以内とすること。

#### (4) 例外的な取扱いについて

- ① 予期し得ない事象に遭遇した場合
  - ・ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、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当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。ただし、対応に要した時間を含めて算出した時間が 1 日または 2 暦日の拘束時間の限度を超えた場合には、勤務終了後、1 日の勤務の場合には継続 11 時間以上、2 暦日の勤務の場合には継続 24 時間以上の休息期間を与えるものとする。

(具体的な事由)

  - ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
  - イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
  - ウ 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
  - エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合
- ② 適用除外業務
  - ・ 改善基準告示の適用除外業務に、「一般乗用旅客自動車運送事業」において、災害対策基本法等に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務を加えることとする。

(5) 休日労働について

休日労働は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記に定める拘束時間の限度を超えないものとする。

(6) ハイヤーについて

ハイヤー（一般乗用旅客自動車運送事業の用に供せられる自動車であつて、当該自動車による運送の引受けが営業所のみにおいて行われるもの）に乗務する自動車運転者の時間外労働協定の延長時間は、1か月45時間、1年360時間を限度とし、臨時的特別な事情がある場合であっても、1年について960時間を超えないものとし、労働時間を延長することができる時間数又は労働させることができる休日の時間数をできる限り少なくするよう努めるものとする。

なお、必要な睡眠時間が確保できるよう、勤務終了後に一定の休息期間を与えるものとする。

(7) その他

累進歩合制度については、廃止するものとされた趣旨を通達に記載の上、改善基準告示の改正内容と併せて周知を徹底すること。

## 2 一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準については、次のとおり改めることが適当である。

(1) 1か月、4週間を平均し1週間当たりの拘束時間について

1か月の拘束時間の基準を新たに設けることとし、当面、4週間を平均し1週間当たりの拘束時間の基準も存置して、次の①又は②のいずれかの基準を遵守すればよいこととする。

① 1か月の拘束時間

- ・ 拘束時間は、年間の総拘束時間が3,300時間、かつ、1か月の拘束時間が281時間を超えないものとする。
- ・ 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、乗合バスに乗務する者（一時的な需要に応じて追加的に自動車の運行を行う営業所において運転の業務に従事する者に限る。）、高速バスに乗務する者及び貸切バスに乗務する者（以下「貸切バス等乗務者」という。）については、労使協定により、年間6か月までは、年間の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を294時間まで延長することができるものとする。この場合において、1か月の拘束時間が281時間を超える月が4か月を超えて連続しないもの

とする。

② 4週間を平均し1週間当たりの拘束時間

- ・ 拘束時間は、52週間の総拘束時間が3,300時間、かつ、4週間を平均し1週間当たりの拘束時間が65時間を超えないものとする。
- ・ ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、52週間のうち24週間までは、52週間の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、4週間を平均し1週間当たり68時間まで延長することができるものとする。この場合において、4週間を平均し1週間当たりの拘束時間が65時間を超える週が16週間を超えて連続しないものとする。

(2) 1日の拘束時間、休息期間について

1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は15時間とする。この場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数<sup>(※)</sup>をできるだけ少なくするよう努めるものとする。

(※) 通達において、「1週間について3回以内」を目安として示すこととする。

休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

(3) 運転時間について

運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、4週間を平均し1週間当たり40時間を超えないものとする。ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、52週間における総運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、52週間のうち16週間まで、4週間を平均し1週間当たり44時間まで延長することができるものとする。

(4) 連続運転時間について

連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下同じ。）は、4時間を超えないものとする。ただし、高速バス及び貸切バスの高速道路（貸切バスの夜間運行にあつては、高速道路以外も含む。）の実車運行区間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ものとする。

(5) 例外的な取扱いについて

① 予期し得ない事象に遭遇した場合

- ・ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、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、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除く

ことができることとする。勤務終了後は、上記2のと通りの休息期間<sup>(※)</sup>を与えるものとする。

(※) 休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし継続9時間を下回らないものとする。

(具体的な事由)

ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合

イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合

ウ 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

エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

② 軽微な移動の必要が生じた場合

- ・ 緊急通行車両等、他の車両の通行の妨げを回避するなど、運行計画上予定していた位置で駐車又は停車しているときに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、一の連続運転時間当たり30分を限度として連続運転時間から除くことができることとする。

③ 適用除外業務

- ・ 改善基準告示の適用除外業務に、「一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業」において、災害対策基本法等に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務を加えることとする。

(6) 住所地における休息期間について

自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。

(7) 拘束時間及び休息期間の特例について

① 休息期間の分割の特例

- ・ 業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上の休息期間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拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計11時間以上でなければならないものとする。
- ・ なお、一定期間は1か月を限度とし、2分割を超える分割は認められないものとする。

② 2人乗務の特例

- ・ 自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（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に限る。）には、次に掲げる場合において、最大拘束時間を延長し、休息期間を短縮することができることとする。

ア 運転者のための専用の座席として、身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席が少なくとも一座席以上確保されている場合、最大拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮することができる。

イ 車両内ベッドが設けられている場合や、上記アに掲げる場合であってカーテン等により他の乗客からの視線を遮断する措置が講じられている場合、最大拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮することができる。

### ③ 隔日勤務の特例

- ・ 業務の必要上、やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下で隔日勤務に就かせることができるものとする。
- ・ 2暦日における拘束時間は、21時間を超えてはならないものとする。ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができるものとする。この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることができないものとする。
- ・ 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えなければならないものとする。

### ④ フェリーに乗船する場合の特例

- ・ 自動車運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として取り扱うものとする。
- ・ その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができるが、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー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ものとする。なお、フェリーの乗船時間が9時間<sup>(※)</sup>を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されるものとする。

(※) 2人乗務の場合には5時間（車両内ベッドが設けられている場合や、カーテン等により他の乗客からの視線を遮断する等の措置が講じられている場合には4時間）、隔日勤務の場合には20時間

### (8) 休日労働について

休日労働は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記に定める拘束時間の限度を超えないものとする。

以 上