

参考資料5 改善基準告示の見直しに関するご意見について(トラック)

第8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

見直しの背景について

共通事項

- ▷ 自動車運転業務は、働き方改革関連法により、令和6年4月以降、新たに月45時間、年360時間の上限規制が適用になり、臨時的特別な事情がある場合であっても年960時間が時間外労働の上限となる。（違反に対して刑事罰の適用あり。）。
- ▷ また、労働基準法第36条に基づく指針により、時間外労働・休日労働をできる限り少なくすることが求められる。
- ▷ 働き方改革関連法の附帯決議では、改善基準告示について、「過労死防止の観点」から見直しを行うこととされている。
- ▷ 「道路貨物運送業」は、過労死等の労災請求件数、支給決定件数ともに、最も多くなっている。

※ 脳・心臓疾患の労災認定基準では、発症前1ヶ月間に100時間又は2～6ヶ月平均で月80時間を超える時間外・休日労働が認められる場合は、業務と発症との関連性は強いと評価できるとしている。

休息期間

- ▷ 「勤務間インターバル」と脳・心臓疾患の発症の関係について、以下のとおり分析されている。（※）
 - ・疲労の蓄積をもたらす要因として睡眠不足は深く関わっているといえ、（以下、略）1日5～6時間程度の睡眠が確保できない状態が継続した場合には、そのような短時間睡眠となる長時間労働（業務）と発症との関連性が強いと評価できる。
 - ・「勤務間インターバル」の時間数、「勤務間インターバル」が短い勤務の有無やその回数が、睡眠の長さ、疲労感、高血圧等に有意に関連する。
 - ・長時間の過重負荷の判断に当たっては、「勤務間インターバル」が短い勤務については、睡眠時間の確保の観点から「勤務間インターバル」がおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価すること。

1年、1か月の拘束時間について

現行（トラック）

- ▷ 1か月についての拘束時間は、293時間を超えないものとする。
- ▷ ただし、労使協定により、年間の総拘束時間が3,516時間を超えないことを条件に、年間6か月まで、1か月の拘束時間を320時間を超えない範囲で延長することができる。

【主なご意見】

- 1か月の拘束時間は、275時間とし、年3,300時間を超えない範囲で、年6回を限度に294時間まで延長するよう見直してはどうか。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。
また、令和3年の実態調査結果は、令和2年に比べて時間が概ね減少しており、多くの事業者が3,300時間未満で運行できていることが改めて立証されたという認識。
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すべき。
タクシー、バスの総拘束時間削減の考え方が1つの指標になるのではないかと（労）
- 1か月の拘束時間は、293時間を維持し、年3,408時間を超えない範囲で、年6回を限度に320時間まで延長するよう見直してはどうか。
年960時間の上限規制に休日労働は含まれないので、月1回の休日労働を前提とすると、年の拘束時間は3,408時間が妥当と考える（1日9時間×12か月＝108時間）（使）

1年、1か月の拘束時間について

参考（2/17バス案）

【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（一時的な需要のために乗合旅客の運送をする場合に限る）に乗務する者、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。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月を超えて連続しないものとする。

【4週平均1週の拘束時間】

- ▷ 拘束時間は、52週間の総拘束時間が3,300時間、かつ、4週間を平均して1週間当たり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週間を平均して1週間当たり68時間まで延長することができる。この場合において、4週間を平均して1週間当たり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。

参考（2/21タクシー案）

【日勤】

- ▷ 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。

【隔勤】

- ▷ （現行どおり）

1日の拘束時間、休息期間について

現行（トラック）

- ▷ 1日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、最大拘束時間は16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15時間を超える回数は、1週間について2回以内とする。
- ▷ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

【主なご意見】

- 1日の休息期間については、タクシーやバスと同様に11時間を中心に見直しの検討を行うべきではないか。特に、1日の休息期間については3業態（タクシー・トラック・バス）で揃えるべきではないか。また、宿泊を伴う運行の自動車運転者と、日勤の自動車運転者の運行形態の違いを踏まえ、1日の休息期間をそれぞれ検討すべきではないか（労）
- 1日の拘束時間は、13時間（最大16時間）とし、休息期間は8時間の現行維持としてはどうか。また、例えば、宿泊を伴う運行は、1日の最大拘束時間を18時間とし、休息期間を11時間と設定する等、運行実態に応じてメリハリをつけた見直しの検討も必要と考える。
1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間ではなく、1か月について8回以内としてはどうか（使）

参考（10/8タクシー案）

【1日の拘束時間】

- ▷ 原則13時間（週3回まで15時間）

【1日の休息期間】

- ▷ 原則11時間（週3回まで9時間）

参考（2/21タクシー追加案（修正案））

【1日の拘束時間】

- ▷ 1日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、最大拘束時間は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（※）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。

【1日の休息期間】

- ▷ 勤務終了後、継続11時間以上の休息期間を与えるよう努めることとし、継続9時間を下回らないものとする。

運転時間、連続運転時間について

現行（トラック）

- ▷ 運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し44時間を超えないものとする。
- ▷ 連続運転時間は、4時間を超えないものとする。

【主なご意見】

- 拘束時間や休息期間を定めるのであれば、運転時間は廃止すべき。
連続運転時間は、高速道路やサービスエリア等の混雑状況を踏まえると、5時間に緩和すべきではないか。
運転離脱も、ドライバーがメリハリをつけられるように5分に緩和するのが妥当と考える（使）
- 運転時間及び連続運転時間は、現行どおりとすべき。
5分の運転離脱は現実的ではない。
トラックでは、運転離脱の時間を活用して荷積み・荷卸しを行わせることが通例なので、全く休憩を取らせずに働かせることもある。改善基準告示において労働基準法上の休憩の概念を明記していただきたい（労）

参考（2/17バス案）

【運転時間】

- ▷ 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（一時的な需要のために乗合旅客の運送をする場合に限る）に乗務する者、高速バスに乗務する者及び貸切バスに乗務する者については、労使協定により、52週間のうち16週間まで、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、4週間を平均して1週間当たり44時間まで延長することができる。

【連続運転時間】

- ▷ 連続運転時間は、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。

特例について

現行（トラック）

【休息期間の分割の特例】

- ▷ 業務の必要上、勤務終了後継続8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。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10時間以上でなければならないものとする。
- ▷ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるものとする。
- ▷ なお、一定期間は、原則として2週間から4週間程度とし、業務の必要上やむをえない場合であっても2か月程度を限度とする。

【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。）においては、最大拘束時間を20時間まで延長することができる。また、休息期間は4時間まで短縮することができる。

【隔日勤務の特例】

- ▷ 2暦日における拘束時間は、21時間を超えないものとする。
- ▷ 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時間を超えない範囲で延長することができる。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）を超えて延長してはならないものとする。

特例について

現行（トラック）

【フェリーに乗船する場合の特例】

- ▷ 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ものとする。
- ▷ 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。ただし、その場合においても、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。（※）

（※）フェリーの乗船時間が9時間（ただし、2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間）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ことになる。

【主なご意見】

- 分割休息特例は、バスと同様の見直しを行うべきではないか（労）
- 分割休息特例は、分割する休息の単位を2時間もしくは3時間、合計した休息期間の時間を8時間に緩和してもらいたい。また、全勤務回数 $\frac{1}{2}$ を限度とするという制限は外して緩和してもらいたい。
2人乗務特例は、基本的には現行どおりとしつつも、特に馬引き輸送等、車両内にベッドがあって、ドライバーが休める場合には、走行中に車両内ベッドで休んでいる時間も休息期間として取り扱うよう緩和してもらいたい。
隔日勤務特例は、現行どおりが妥当と考える。
フェリー特例は、駐車場で休んでいる時間も休息期間として取り扱うよう、緩和してもらいたい（使）
- その他、休日の扱いは、勤務終了時から24時間に緩和してもらいたい。
拘束時間のダブルカウントは撤廃し、緩和してもらいたい（使）

特例について

参考（2/17バス案）

【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。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。
- ▷ 2分割を超える分割は認められないものとする。
- ▷ 一定期間は1か月を限度とする。

【2人乗務の特例】

- ▷ （現行どおり）
- ▷ 「車両内に身体を伸ばして休息することのできる設備」は、身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席で、運転者のために専用の座席が少なくとも1席以上確保されていればこれに該当するものであるが、この場合、運転者の専用座席の後ろの席を使用しない、運転者の専用座席にカーテンを設ける等の措置を講ずるものとする。

【隔日勤務の特例】

- ▷ （現行どおり）

【フェリーに乗船する場合の特例】

- ▷ 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ものとする。
- ▷ 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。ただし、その場合においても、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。
(※) フェリーの乗船時間が9時間（ただし、2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間）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ことになる。

例外的な取扱い

【主なご意見】

- 例外的な取扱いについては、災害や事故と同様、荷主都合による遅延も、拘束時間や運転時間等の規制から外していただきたい。日報に書き込んだ荷待ち時間をもとに、例外的な取扱いを認める運用を検討してもらいたい（使）
- 荷主都合による遅延を例外的な取扱いとすることは、全ての規制が骨抜きになってしまうので賛成できない。そもそも、荷待ちも、発荷主による荷待ちなのか、元請け運送業者による荷待ちなのか、よく分からない。実態がよく分からない状態で、例外的な取扱いを認めるべきか検討すべきではない（労）

参考（2/17バス案）

【予期しえない事象に遭遇した場合】

※ 例外的な取扱いは全て新規

- ▷ 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、運転時間（2日平均に限る）、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含めないことができる。ただし、勤務終了後は、継続した休息期間を原則どおり与えるものとする。

（具体的事由）

- 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 運転中に異常気象（警報発表時）が発生した場合

なお、旅客自動車運輸規則第20条において、異常気象その他の理由により輸送の安全の確保に支障を生ずるおそれがあるときは、乗務員に対する適切な指示を行いその他輸送の安全を確保するために必要な措置を講じなければならないものであるから、異常気象について運転前に具体的な事由に該当する状況を事業者が認めた場合には、当然に適用を受けないものである。

【軽微な移動の必要が生じた場合】

- ▷ 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時間当たり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。

（具体的な事由）

- ア 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
- イ 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、サービスエリア等において、予定していた駐車位置を変更する場合

【適用除外業務】

- ▷ バス事業において、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。