



資料5 自動車運転者労働時間等専門委員会の 検討状況について

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」 (改善基準告示)

- 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」 (改善基準告示) は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間 (始業から終業までの時間 (休憩時間を含む))、休息期間 (勤務と勤務の間の自由な時間)、運転時間等の基準を、平成元年に大臣告示として制定。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定 (昭和42年)

- ・長時間労働、交通事故の増加
- ・路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約の採択 (昭和54年)

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定 (昭和54年)

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、「改善基準告示」を策定 (平成元年)

(中身を伴う改正：平成9年改正が最後)

※制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている。

主な内容

- 拘束時間【始業から終業までの時間(休憩時間含む)】：(1ヶ月)トラック…293時間、バス…4週平均1週65時間、タクシー…299時間
(1日)トラック・バス・タクシー…原則1日13時間(最大16時間)
- 休息期間【勤務と勤務の間の時間】：原則として継続8時間以上
- 運転時間：トラック…2日平均1日9時間/2週間平均1週44時間、バス…2日平均1日9時間/4週間平均1週40時間
- 連続運転時間：トラック・バス…4時間以内

※その他、分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例有り。

施行

労働基準監督署

関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導
(令和2年 自動車運転者を使用する事業場への監督指導…3,654件 改善基準告示違反率…51.5%)


国土交通省との連携

- ① 監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査
- ② それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報

自動車運転者労働時間等専門委員会の開催状況

- ▷ 自動車運転者は、他業種と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死等防止の観点から、働き方改革関連法施行後5年後の特例適用までの間に、改善基準告示の見直しを行うよう求められたところ。
- ▷ 自動車運転者労働時間等専門委員会の下に、業態別の作業部会を設置し検討。これまでに専門委員会を8回、ハイヤー・タクシー作業部会及びバス作業部会を各6回、トラック作業部会を4回開催。

- ▷ 令和元年11月 : 労働条件分科会の下に、「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
実態調査、疲労度調査、海外調査を実施
- ▷ 令和3年4月 : 専門委員会の下に、「業態別作業部会」を設置

 ハイヤー・タクシー部会 (計6回)	 バス部会 (計6回)	 トラック部会 (計4回)
5月28日 第1回部会	5月12日 第1回部会	4月30日 第1回部会
8月27日 第2回部会	8月18日 第2回部会	7月29日 第2回部会
10月8日 第3回部会	10月8日 第3回部会	10月 実態調査(2回目)実施
11月24日 第4回部会	12月9日 第4回部会	1月21日 第3回部会
2月21日 第5回部会	2月17日 第5回部会	3月4日 第4回部会
3月18日 第6回部会(とりまとめ)	3月16日 第6回部会(とりまとめ)	

- ▷ 令和4年3月28日 : 第8回自動車運転者労働時間等専門委員会(中間とりまとめ)
トラックのとりまとめを踏まえ、全体のとりまとめ
- ▷ 令和4年12月頃 : 改善基準告示 改正 (令和6年4月 施行)

自動車運転者労働時間等専門委員会 委員名簿

令和4年1月4日時点

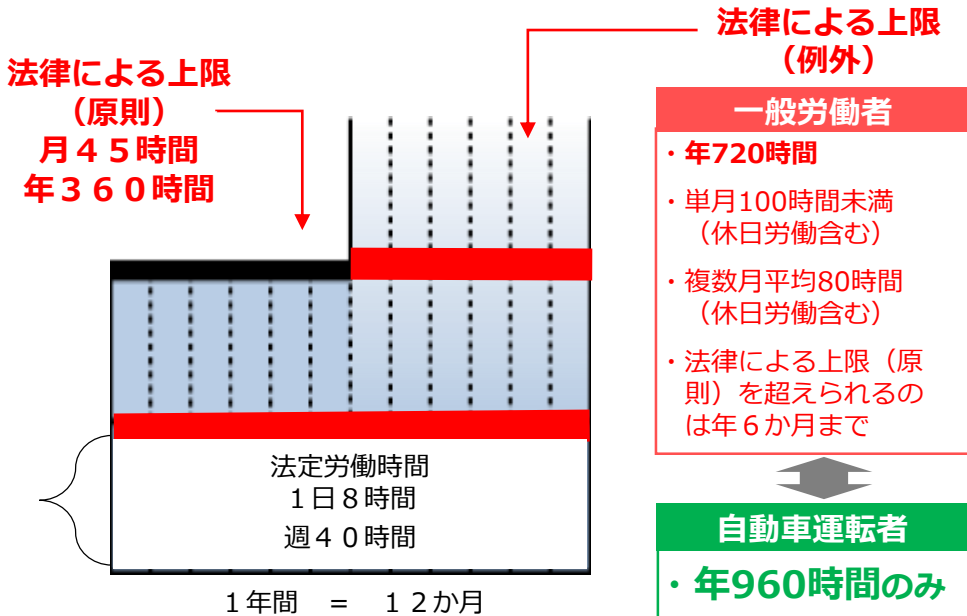
	ハイヤー・タクシー 作業部会	バス作業部会	トラック作業部会
公益 代表	両角 道代 ※ 慶應義塾大学 法務研究科教授	川田 琢之 ※ 筑波大学ビジネスサイエンス系教授	藤村 博之 ※ 法政大学大学院 イノベーション・マネジメント研究科教授
	寺田 一薫 東京海洋大学大学院 海洋科学技術研究科教授	小田切 優子 東京医科大学公衆衛生学分野講師	首藤 若菜 立教大学経済学部教授
労働者 代表	久松 勇治 日本私鉄労働組合総連合会 社会保障対策局長	池之谷 潤 日本私鉄労働組合総連合会 中央副執行委員長	貫 正和 全国交通運輸労働組合総連合 トラック部会事務局長
	松永 次央 全国自動車交通労働組合連合会 書記長	鎌田 佳伸 全国交通運輸労働組合総連合 軌道・バス部会事務局長	世永 正伸 ※ 全日本運輸産業労働組合連合会 中央副執行委員長
使用者 代表	清水 始 西新井相互自動車株式会社 代表取締役社長	齋藤 隆 京成バス株式会社 取締役社長	加藤 憲治 日本通運株式会社取締役執行役員
	武居 利春 昭栄自動車株式会社 代表取締役	金井 応季 東武バスウエスト株式会社 取締役社長	馬渡 雅敏 松浦通運株式会社代表取締役

※ 労働条件分科会 委員

(参考) 自動車運転者の時間外労働の上限規制と拘束時間等

自動車運転者の時間外労働の上限規制について

- ▶ 自動車運転者の上限規制は、令和6年3月まで適用猶予。
- ▶ 令和6年4月以降も、時間外労働の上限は年960時間のみ。



【1ヶ月あたりの法定労働時間と休憩時間について】

1年間の法定労働時間：40時間×52週＝2,080時間
 1年間の休憩時間：1時間×5日×52週＝260時間
 (2,080時間+260時間)÷12ヶ月＝195時間

※ この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

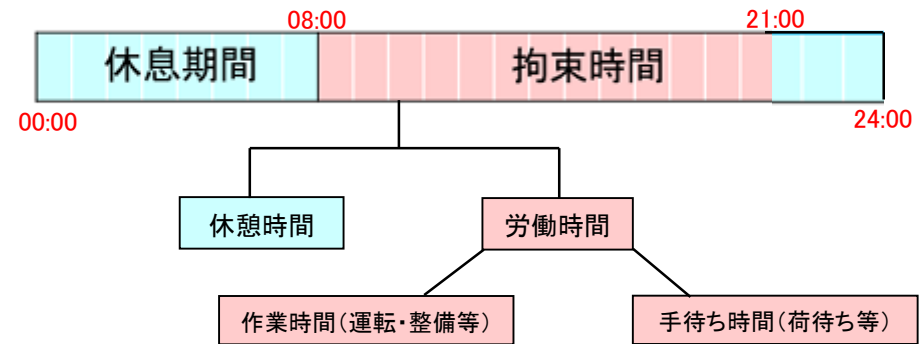
【年960時間の時間外労働を行う場合の拘束時間について】

2,080時間+260時間+960時間
 = 3,300時間 (1年間の拘束時間)
 3,300時間÷12か月＝275時間 (1か月の拘束時間)

拘束時間と休憩期間について

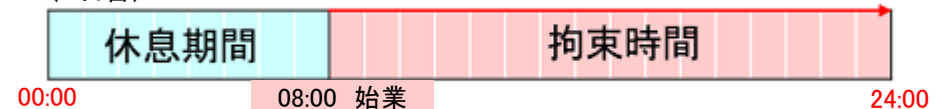
【日勤勤務】

- ▶ 拘束時間とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間をいう。
- ▶ 休憩期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。

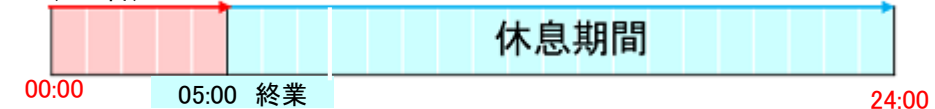


【隔日勤務 (2暦日の勤務)】

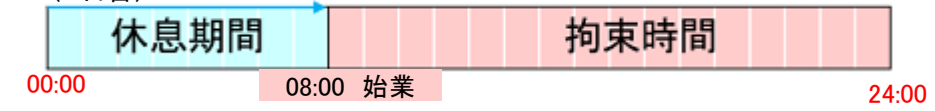
(1日目)



(2日目)



(3日目)



中間とりまとめの内容（ハイヤー・タクシー）

【1か月の拘束時間】

	現行	見直し後
日勤	▷ <u>299時間</u> を超えない。	▷ <u>288時間</u> を超えない。
隔勤	▷ 262時間を超えない。 ▷ 地域的事業等がある場合、年間6か月まで、270時間まで延長可。	▷ （変更なし） ▷ （変更なし）

【1日及び2暦日の拘束時間、休息期間】

	現行	見直し後
日勤	▷ 1日についての拘束時間は、 <u>13時間</u> を超えない。 最大拘束時間は <u>16時間</u> 。 ▷ 勤務終了後、 <u>継続8時間以上</u> の休息期間。	▷ 1日についての拘束時間は、 <u>13時間</u> を超えない。 最大拘束時間は <u>15時間</u> 。 <u>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。</u> <small>（※） 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。</small> ▷ 勤務終了後、 <u>継続11時間以上</u> の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、 <u>継続9時間を下回らない。</u>
隔勤	▷ 2暦日についての拘束時間は、 <u>21時間</u> を超えない。 ▷ 勤務終了後、 <u>継続20時間以上</u> の休息期間。	▷ 2暦日についての拘束時間は、 <u>22時間</u> を超えない。 <u>2回の隔日勤務を平均し1回当たり21時間を超えない。</u> ▷ 勤務終了後、 <u>継続24時間以上</u> の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、 <u>継続22時間を下回らない。</u>

中間とりまとめの内容（ハイヤー・タクシー）

【車庫待ち等の自動車運転者】

	現行	見直し後
日勤	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 労使協定により、1か月の拘束時間を<u>322時間</u>まで延長可。 ▷ 一定の要件を満たす場合、1日の拘束時間を24時間まで延長可。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 労使協定により、1か月の拘束時間を<u>300時間</u>まで延長可。 ▷ （変更なし） <p>(※) 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もの。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
隔勤	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 労使協定により、1か月の拘束時間を270時間まで延長可。 ▷ 一定の要件を満たす場合、1か月の拘束時間については上記の時間に<u>20時間</u>を加えた時間まで、2暦日の拘束時間については24時間まで延長可。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ （変更なし） ▷ 一定の要件を満たす場合、1か月の拘束時間については上記の時間に<u>10時間</u>を加えた時間まで、2暦日の拘束時間については24時間まで延長可。

中間とりまとめの内容（ハイヤー・タクシー）

【例外的な取扱い（新設）】

【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日又は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。1日又は2暦日の拘束時間の限度を超えた場合には、勤務終了後、継続11時間以上（日勤）、又は継続24時間以上（隔勤）の休息期間を与える。

（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

【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。

	現行	見直し後
休日労働	▷ 2週間について1回を超えない。	▷ （変更なし）

中間とりまとめの内容（ハイヤー・タクシー）

【ハイヤー（全面改正）】

現行	見直し後
<ul style="list-style-type: none">▷ 時間外労働協定の延長時間は、1か月50時間、3か月140時間、1年間450時間の目安時間の範囲とするよう努める。▷ 特別な事情が生じたときに、目安時間を超える一定の時間まで労働時間を延長することができる旨を定める場合はこの限りでない。▷ 疲労回復を図る観点から、継続4時間以上の睡眠時間を確保するため少なくとも6時間程度は次の勤務に就かせない。	<ul style="list-style-type: none">▷ 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。▷ 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。

中間とりまとめの内容（バス）

	現行	見直し後
1か月の拘束時間		<ul style="list-style-type: none"> ▷ <u>年間3,300時間かつ1か月281時間を超えない。</u> ▷ <u>貸切バス等乗務者（※）については、労使協定により、年間6か月まで、年間3,400時間を超えない範囲内で、1か月294時間まで延長可。この場合、1か月281時間を超える月が4か月を超えて連続しない。</u> <p>（※）新たに、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。）を対象に追加。</p>
4週平均1週の拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> ▷ <u>65時間を超えない。</u> ▷ 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、貸切バスに乗務する者及び高速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71.5時間まで延長可。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ <u>52週間3,300時間かつ4週平均1週65時間を超えない。</u> ▷ <u>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、52週間3,400時間を超えない範囲内で、4週平均1週68時間まで延長可。この場合、4週平均1週65時間を超える週が16週間を超えて連続しない。</u>

↑
いずれかを選択
↓

中間とりまとめの内容（バス）

	現行	見直し後
1日の拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 13時間を超えない。 最大拘束時間は16時間。 15時間を超える回数は、1週間に2回以内。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 13時間を超えない。 最大拘束時間は15時間。 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。 （※） 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	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 勤務終了後、<u>継続8時間以上の休息期間</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 勤務終了後、<u>継続11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9時間を下回らない</u>。

	現行	見直し後
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 2日平均1日当たり : 9時間を超えない。 4週平均1週当たり : 40時間を超えない。 ▷ 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、貸切バスに乗務する者及び高速バスに乗務する者については、労使協定により、52週間2,080時間を超えない範囲内で、52週間のうち16週間まで、4週平均1週44時間まで延長可。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ (変更なし) ▷ <u>貸切バス等乗務者</u>については、(以下、変更なし。)
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 4時間を超えない。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ (変更なし) ▷ <u>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</u>においては、概ね2時間までとするよう努める。

中間とりまとめの内容（バス）

【例外的な取扱い（新設）】

【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。ただし、勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与える。

（※） 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。

（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

【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。

【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。

中間とりまとめの内容（バス）

	現行	見直し後
分割休息 特例	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 業務の必要上、勤務終了後、<u>継続8時間以上</u>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、休息期間を分割して与えることができる。 ▷ 分割された休息期間は、1回当たり継続4時間以上、<u>合計10時間以上</u>でなければならない。 ▷ 一定期間は、<u>原則として2週間から4週間程度</u>とし、業務の必要上やむをえない場合であっても<u>2か月程度</u>を限度とする。 ▷ 分割は、<u>2分割に限らず、3分割も可</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 業務の必要上、勤務終了後、<u>継続9時間以上</u>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、休息期間を分割して与えることができる。 ▷ 分割された休息期間は、1回当たり継続4時間以上、<u>合計11時間以上</u>でなければならない。 ▷ 一定期間は<u>1か月</u>を限度とする。 ▷ 分割は、<u>2分割まで</u>。
2人乗務 特例	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 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、<u>最大拘束時間を20時間まで延長可。休息期間を4時間まで短縮可。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 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、 ア <u>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時間まで延長可。休息期間を5時間まで短縮可。</u> イ <u>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時間まで延長可。休息期間を4時間まで短縮可。</u>

中間とりまとめの内容（バス）

	現行	見直し後
隔日勤務 特例	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 2 暦日における拘束時間は、2 1 時間を超えない。 ▷ 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、拘束時間を 2 4 時間まで延長可。 2 週間 1 2 6 時間（2 1 時間×6 勤務）を超えない。 ▷ 勤務終了後、継続 2 0 時間以上の休息期間。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ （変更なし）
フェリー 特例	<ul style="list-style-type: none"> ▷ <u>フェリー乗船時間のうち 2 時間については拘束時間として取り扱い、その他の時間は休息期間として取り扱う。</u> ▷ フェリー乗船時間が 2 時間を超える場合には、与えるべき休息期間の時間から、フェリー乗船中の休息期間について減ずることができる。 <p>ただし、減算後の休息期間は、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（※）。</p> <p>（※） 2 人乗務の場合を除く。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▷ <u>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。</u> ▷ 与えるべき休息期間の時間から、フェリー乗船中の休息期間について減ずることができる。 <p>ただし、減算後の休息期間は、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（※）。</p> <p>（※） 2 人乗務の場合を除く。</p>

	現行	見直し後
休日 労働	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 2 週間について 1 回を超えない。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ （変更なし）