

資料1 改善基準告示の見直しに関するご意見について

第3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トラック作業部会

厚生労働省 労働基準局 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

1年、1ヶ月の拘束時間について

| 現行 | 主なご意見 |
|--|---|
| <p>▷ 1ヶ月の拘束時間：293時間</p> <p>※ 293時間 = 195時間 + 98時間</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ 1ヶ月の拘束時間は、293時間を維持すべき（使） ○ 1ヶ月の拘束時間は、275時間とすべき（労） |
| <p>▷ 1ヶ月の拘束時間は、労使協定を締結し、年3,516時間の範囲で年6回320時間まで延長できる。</p> <p>※ 320時間 = 195時間 + 125時間</p> <p>※ 320時間 ≒ 293時間 × 1.1（10%）</p> <p>※ 3,516時間 = 293時間 × 12ヶ月</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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（使） ○ 1ヶ月の拘束時間の上限は、年3,300時間の範囲で294時間としたい。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。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いる。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（労） |

1日の拘束時間、休息期間について

| 現行 | 主なご意見 |
|---|--|
| <p>▷ 1日の休息期間：8時間</p> | <ul style="list-style-type: none">○ 睡眠時間を考慮すると、現行の休息期間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ることができないのであれば、現行どおり8時間と言わざるをえない（使） |
| <p>▷ 1日の拘束時間：13時間</p> <p>▷ 1日の最大拘束時間：16時間</p> | <ul style="list-style-type: none">○ 1日の拘束時間、休息期間は業態別に運行実態等を踏まえた見直しとしてほしい。例えば、宿泊を伴う運行の場合、拘束時間を18時間に見直しはどうか。その場合、休息期間は11時間以上とするなど、メリハリのある働き方の検討が必要（使）○ 限定的な取扱いであっても、1日の拘束時間を18時間とすることは認められない（労） |
| <p>▷ 1日の拘束時間の延長回数：15時間超えは週2回まで</p> | <p>（発言なし）</p> |

運転時間、連続運転時間について

| 現行 | 主なご意見 |
|--|--|
| <p>▷ 運転時間</p> <p>2日平均：9時間</p> <p>2週平均1週：44時間</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ 運転時間は現行どおりが妥当（労） ○ 業務簡素化の観点から、拘束時間・休息期間の管理があるのであれば、運転時間管理は不要と考える（使） |
| <p>▷ 連続運転時間</p> <p>4時間</p> <p>▷ 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「運転の中断」が必要（1回につき10分以上、分割可）</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ 連続運転時間は現行どおりが妥当。ただし、サービスエリア等が満車で駐車できない場合、一定の例外的な取扱いは検討の余地がある。なお、事業者によっては、労働基準法上の休憩を取らせず、改善基準告示の「運転の中断」だけ遵守させている場合もある。改善基準告示において「運転の中断」だけでなく、労働基準法上の休憩の考え方を併せて示すべきではないか（労） ○ 連続運転時間は、4時間から5時間に延長し、「運転の中断」は10分から5分に短縮する等、荷種や道路の混雑状況等に柔軟に対応できるように、見直してもらいたい（使） |

特例、その他について

| 現行 | 主なご意見 |
|--|--|
| <p>▷ 分割休息特例 業務の性質上、勤務の終了後8時間以上の休息を与えることが困難な場合、全勤務回数の2分の1を限度として、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。ただし、分割された休息は1日において継続4時間以上、合計10時間以上とすること。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ 分割休息特例は、バスと同様に見直すべき（労） ○ 分割された休息は継続2時間に短縮できないか（使） |
| <p>▷ 2人乗務の特例 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20時間まで延長することができ休息期間を4時間まで短縮することができる。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ 2人乗務は、車内ベッドで眠る時間を休息期間と取り扱ってほしい（使） |
| <p>▷ フェリーの特例 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ずることができる。ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、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>（発言なし）</p> |
| <p>▷ 休日労働：2週間に1回</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ 休日労働は現行どおりが妥当（労使） |
| <p>▷ その他</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ 事故、天候に加え、荷主都合による遅延も例外的な取扱いを認めてほしい。荷主の違反原因行為のうち48.6%が長時間の荷待ちであり、荷主における改善基準告示の認知も低い状況。特に、着荷主については、厚労省にも、何かしら指導してほしい（使） ○ 荷主による遅延も例外的取扱いの対象とすると、規制が骨抜きになる（労） |