

## 資料 1 改善基準告示の見直しの方向性について

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

# 拘束時間

## 現行

- ▶ 1か月についての拘束時間は、293時間（※98時間）を超えないものとする。
- ▶ ただし、労使協定により、年間6か月までは、年間の総拘束時間が3,516時間（※1,176時間）を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間（※125時間）まで延長することができる。

## 主なご意見

- トラック運転手の脳・心臓疾患の労災決定件数が最も多いことを踏まえ、バス、タクシーを大幅に上回る削減とすべき（労）
- 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・心臓疾患の労災認定基準を踏まえ、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（労）
- 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、多くの事業者が年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認識。時間外労働の上限規制について、建設は一般労働者と同じ720時間で、医師は休日労働も含めて年960時間となったことを踏まえ、自動車運転者の時間をどうするか検討すべき（労）
- 1か月の拘束時間は、284時間とし、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）
- 賃金における歩合の割合が高いため、320時間の上限を維持すると、賃金の変動幅が大きくなり、労働者の生活に与える影響が大きい（労）
- 6か月連続で長時間となることは通常ないが、その時々旬のものを運ぶ業者もあるため、急な変更は避けたい（使）
- 320時間は、脳・心臓疾患の労災認定基準の水準を超えており、受け入れがたい（労）

# 拘束時間

## 考え方

- ▶ 1か月の拘束時間（現行：293時間）は、脳・心臓疾患の労災認定基準（月100時間、複数月平均80時間を超える時間外・休日労働）や、時間外労働の上限規制（年960時間）、休日労働はできるだけ少なくすべきこと等を踏まえた水準とすべきではないか。
- ▶ 1か月の拘束時間は、時間外・休日労働が月80時間未満となる水準（274時間）を軸として検討すべきではないか。
- ▶ 特例水準については、時間外・休日労働が月100時間未満となる水準（294時間）を軸に検討し、さらに疲労の蓄積を防ぐ観点からその連続期間の上限も併せて検討することとしてはどうか。

### 【現行】

$$\begin{aligned} 3,516 \text{ 時間 (年)} &= 2,340 \text{ 時間} + \underline{1,176 \text{ 時間}} \\ 293 \text{ 時間 (月)} &= 195 \text{ 時間} + \underline{98 \text{ 時間}} \\ 320 \text{ 時間 (月)} &= 195 \text{ 時間} + \underline{125 \text{ 時間}} \end{aligned}$$

所定労働時間8時間、休憩1時間と仮定して試算

$$\begin{aligned} 2,080 + 260 &= \underline{2,340 \text{ 時間}} \text{ (年)} \\ 2,340 \div 12 &= \underline{195 \text{ 時間}} \text{ (月)} \end{aligned}$$

} この数値との差を

「時間外・休日労働が可能な時間」として算出

### 【参考】

$$\begin{aligned} 2,340 \text{ 時間 (年)} + 960 \text{ 時間 (年)} + \{ (\text{休日1日} \times 9 \text{ 時間}) \times 12 \text{ か月} \} &= \underline{3,408 \text{ 時間}} \\ 3,408 \text{ 時間 (年)} \div 12 \text{ か月} &= \underline{284 \text{ 時間}} \text{ (89時間)} \\ 195 \text{ 時間} + \underline{79 \text{ 時間}} &= \underline{274 \text{ 時間}} \\ 195 \text{ 時間} + \underline{99 \text{ 時間}} &= \underline{294 \text{ 時間}} \end{aligned}$$

# 拘束時間

## 参考

### 【ILO条約、EU規則の内容】

規定なし（休息期間の規定のみ）

### 【タクシー、バスの見直し内容】

（タクシー）

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：262時間を超えない。地域的事情がある場合、年間6か月まで、270時間まで延長可（変更なし）

（バス）

▶ 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、貸切バス等乗務者については、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。

（※ 4週平均1週の拘束時間は省略）

# 1日の拘束時間、休息期間

## 現行

- ▶ 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

- 6時間以上の睡眠時間確保の観点からも、1日の休息期間は、バスやタクシーと同様に、11時間を中心に検討を行うべきではないか。拘束時間は13時間、最大拘束時間は15時間とすべき（労）
- トラックは波動のある業種なので、1日の休息期間は、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、2日平均で9時間を下回らないものとしてはどうか（使）
- 平均だと偏りが生じかねず運行管理も難しいのではないかと。また、トラック等運転手の脳・心臓疾患事案の分析において、その要因として「不規則な勤務」が挙げられているが、休息期間を平均で管理した場合、「不規則な勤務」が生じてしまうのではないかと。また、睡眠時間の確保についても考慮が必要（労）

# 1日の拘束時間、休息期間

## 考え方

- ▶ 1日の休息期間及び拘束時間については、「長い拘束時間」や「不規則な勤務」が脳・心臓疾患の要因となっていることや、脳・心臓疾患の労災認定基準の見直し（11時間未満の勤務間インターバルの有無等を評価対象に追加）を踏まえ、タクシーやバスと同じ水準を軸に考えるべきではないか。

（参考）タクシー、バスの見直し内容

- ▶ 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を基本とし、継続9時間を下回らないものとする。
  - ▶ 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」を目安として示すこととする。
- ▶ また、平均で実質9時間を下回らない休息期間となるようなルールについて、どのように考えるか。

### 【ILO条約、EU規則の内容（休息期間）】

- ・ILO第153号条約 : 24時間のうち継続10時間以上（平均でも可）  
ただし、いかなる場合も8時間を下回ること、かつ、1週間に2回以上8時間に短縮することは不可
- ・EU規則 : 24時間のうち継続11時間以上（週3日までは9時間以上に短縮可）

# 運転時間

## 現行

- ▶ 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1週間当たり44時間を超えないものとする。

## 主なご意見

- 運転時間は拘束時間等の他の基準が細かく決まるのであれば、廃止してもらいたい（使）
- 運転時間は必要であり、一方でILO条約等を踏まえた見直しを検討しても良いのではないかと（労）

# 運転時間

## 考え方

- ▶ 運転時間の規制は、ILO条約を始め諸外国でも上限時間が定められ、過労運転や交通事故防止の観点からも改善基準告示による規制の中核をなすものであることから、拘束時間、休息期間等の基準に加えて、別途この基準を存置して遵守を求めることが重要ではないか。
- ▶ 現行の基準（1日9時間（2日平均）、1週間44時間（2週平均））は、法定労働時間の短縮を踏まえた見直しに際し、当時の労使の合意の下で設定されたものであることを踏まえるべきではないか。
- ▶ その上で、ILO条約やEU規則等の内容も念頭におきつつ、多様な勤務実態等への対応や労働者の健康確保等の観点を踏まえて運転時間のあり方について検討すべきではないか。

### 【ILO条約、EU規則の内容（運転時間）】

- ・ ILO第153号条約 : 1日9時間、1週48時間
- ・ EU規則 : 1日9時間（週2回まで10時間に延長可）、1週56時間、2週90時間
- ・ 改善基準告示 : 2日平均9時間、2週間平均44時間



# 連続運転時間

## 現行

- ▶ 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。）は、4時間を超えないものとする。

## 主なご意見

- 連続運転時間は、4時間を超えないよう努めることを基本とし、5時間は超えないものとしてはどうか。運転中断は5分以上、合計30分が妥当（使）
- 5時間に延ばせばSA・PAに入れるようになるという理屈がわからない。実態としても4時間のルールを守れている事業者がほとんどである（公）
- ILO条約において、運転の中断ではなく、休憩と定められていることを踏まえ、見直しを行うべきではないか。また、連続運転時間は4時間、休憩10分以上合計30分とし、SA・PAに入れないときはそれぞれ4時間30分、休憩45分としてはどうか（労）
- 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基法上の休憩時間の概念を明記してもらいたい（労）
- 労基法違反は監督指導をうけるのだから、休憩時間の概念・規制について、あえて改善基準告示に記載する必要はないのではないかと（使）

# 連続運転時間

## 考え方

- ▶ 連続運転時間の規制は、ILO条約を始め諸外国においても上限時間が定められ、過労運転や交通事故の防止の観点からも改善基準告示による規制の中核をなすものであることから、検討に当たっては、自動車運転者の疲労の蓄積の解消、運用面での課題などを十分に考慮し、慎重な検討が必要ではないか。
- ▶ 運転の中断（現行：10分以上合計30分以上）は、ILO条約等においては休憩（break）であり、自動車運転者が蓄積した疲労を回復するための時間と位置づけられていると考えられることについて、どう考えるか。

### 【参考】運転の中断と休憩

- ・ 改善基準告示：運転の中断 ⇒ 運転以外の業務に従事することが排除されない。
- ・ EU規則：休憩（break） ⇒ 休憩（break）とは、運転者が運転又は他の仕事を行うことなく、もっぱら休養に充てることができる時間をいう。

（「EU諸国における自動車運転者の法規制及び実態に関する調査研究報告書（平成24年3月）」（厚生労働省））

- ・ ILO第153号条約：休憩（break） ⇒ ILO条約においてbreakの定義はないが、ILO第153号条約においては、breakは「休憩」と訳されている。

（「1979年の労働時間及び休息期間（路面運送）条約（第153号）」（ILO駐日事務所））

- ▶ その上で、連続運転時間（現行：4時間）について、トラックにおいて、SA・PAに入れないこと等により意図せずに4時間を超えてしまう実態への対応について、どう考えるか。

### 【ILO条約、EU規則の内容（連続運転時間）】

- ・ ILO第153号条約：4時間（1時間まで超えることは可。休憩時間の長さ・分割方法は各国による）
- ・ EU規則：4時間30分（45分間（15分と30分に分割可）の休憩）

### 【軽微な移動の必要が生じた場合（バス：新規）】

- ・ 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。

# 特例（休息期間の分割）

## 現行

- ▶ 業務の必要上、勤務終了後連続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回当たり連続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。
- ▶ 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得ない場合であっても2か月程度を限度とする。
- ▶ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるものとする。

## 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4時間以上を基本とし3時間を下回らないとしてはどうか。また、全勤務回数の2分の1を限度とするという制限は外して緩和してもらいたい。分割は3分割を維持してもらいたい。また、運行管理者が配車しやすく、荷主も理解しやすいシンプルなものが良い（使）

# 特例（休息期間の分割）

## 考え方

- ▶ 改善基準告示における分割休息の特例は、わが国の自動車運送事業の実態を踏まえて、当分の間、業務の必要上やむをえない場合の特例として設けられたものであり、ILO条約の休息期間の基準を満たしておらず、また、「業務の必要上」の判断は厳格に運用することとされていることを踏まえて検討すべきではないか。

### 【ILO条約、EU規則の内容】

- ・ ILO第153号条約 : 休息期間は8時間を下回ってはならない（※分割に関する例外規定なし）
- ・ EU規則 : 11時間以上の休息期間を3時間以上、9時間以上に分割することができる

### 【バスの見直し内容】

- ▶ 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、合計11時間以上でなければならない。
- ▶ 一定期間は1か月を限度とする。
- ▶ 分割は、2分割まで。

### 【「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部改正等について」（平成9年3月11日基発第143号）】

- ▶ なお、休息期間の分割の特例の適用に当たっては、当分の間認められた措置であることに留意し、特に、「業務の必要上」については、厳格に運用すること。

# 特例（2人乗務）

## 現行

- ▶ 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。

## 主なご意見

- 2人乗務特例は、基本的には現行どおりと考えるが、特に馬匹輸送は、デリケートで特殊なケース。そういった運行については、車両内にベッドがあって、ドライバーがしっかり休めるような状況であれば、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など緩和してもらいたい（使）
- 馬運車以外にも、一定の要件を満たす車両内ベッドを備えたトラックについて、同様の取扱いを認めてもらいたい（使）
- 2人乗務特例は、馬匹に限らず、全体の見直しを検討する中で議論していきたい（労）

# 特例（2人乗務）

## 考え方

- ▶ 二人乗務の特例は、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って拘束時間の延長、休息期間の短縮を認めるものであり、仮にこれを超える特例を設けることとする場合には、自動車運転者の過労運転防止の観点から、合理的に説明しうる要件・基準とすべきではないか。

### 【ILO条約、EU規則の内容】

- ・ ILO第153号条約 : 各国において、2人乗務について、別途、1日の休息期間の例外を設けることができる
- ・ EU規則 : 拘束時間開始から30時間以内に9時間の休息期間（=21時間拘束、9時間休息）

### 【バスの見直し内容】

- ・ 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。

# 特例（フェリー）

## 現行

- ▶ 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。
- ▶ 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。  
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ものとする（※）。  
（※） 2人乗務の場合を除く

## 主なご意見

- 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）



## 考え方

- ▶ 休息期間の定義を踏まえ、現行どおりとしてはどうか。

【参考】休息期間とは、勤務と次の勤務との間であって、休息期間の直前の拘束時間における疲労の回復を図るとともに、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、その処分は労働者の全く自由な判断にゆだねられる時間であって、休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なる性格を有するものである。（平成9年3月11日基発第143号）

# その他

## 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。 荷待ち記録がある場合に限り、例外的な取扱いとしてもらいたい (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(労)
- 改善基準告示違反について、厚労省から国交省に通報する際に、荷主都合による違反の有無も申し送りし、国交省における処分において考慮してもらいたい。国交省、厚労省が連携して荷主に対してプレッシャーを与えることを検討してもらいたい (使)
- 荷主対策について、厚労省から荷主への要請という新たな道が開けたことは有り難い (使)



# その他

## 考え方

- ▶ タクシー、バスにおいては、総拘束時間等の短縮に伴い、新たに、事故、災害等の「予期し得ない事象」について例外的な取扱いとしたもの。拘束時間等の見直しと併せて、例外的な取扱い（予期し得ない事象に遭遇した場合）について、これら他の業態のとりまとめ状況も踏まえて、検討することとしてはどうか。

### 《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。ただし、勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）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。

- 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