

資料 1 改善基準告示の見直しについて

第 5 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時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間ま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（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）

拘束時間

(参考) 見直し後 (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】

- ▶ (変更なし)

(参考) 見直し後 (バス)

【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。

(※ 4週平均1週の拘束時間は省略)

《備考》

- ▶ 月288時間は現行299時間から11時間引き下げ

《備考》

- ▶ 月281時間は現行 (4週平均1週65時間) とほぼ同水準。

これに加え、年3,300時間 (平均すると月275時間。従来の上限で52週間運用した場合の最長3,380時間から80時間短縮) も満たすことを求める。

特例水準月294時間は現行 (309.8時間 (≒4週平均1週71.5時間)) から約16時間引き下げ。

延長できる期間は16週間までから6か月までに加え、年3,400時間 (平均すると月283時間)。

従来の上限で52週間運用した場合の最長3,484時間から84時間短縮) も満たすことを求める。さらに、281時間を超える月の連続は4か月までとしている。

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

- 1日の休息期間は、バスやタクシーと同様に、11時間を中心に見直しの検討を行うべきではないか（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（使）

1日の拘束時間、休息期間

(参考) 見直し後 (タクシー、バス)

【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を基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

【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」を目安として示すこととする。

運転時間、連続運転時間

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。
- ▶ 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

- 運転時間及び連続運転時間は、現行どおりとすべき。
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）
- 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、連続運転時間

(参考) 見直し後 (バス)

【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。

【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っては、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

現行

【休息期間の分割の特例】

- ▶ 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え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。

【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）を超えることができないものとする。

特例

現行

【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。
- ▶ 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

- 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。
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^{ばひつ}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。
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）

特例

(参考) 見直し後 (バス)

【休息期間の分割の特例】

(※) 隔日勤務特例は変更なし

- ▶ 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か月を限度とする。
- ▶ 2分割を超える分割は認められないものとする。

【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。

【フェリーに乗船する場合の特例】

- ▶ 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(※)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

その他

現行

- ▶ 休日労働：2週間に1回を超えないものとする。
- ▶ 適用除外業務：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等

主なご意見

- 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）
- 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）

その他

(参考) 見直し後 (バス)

【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

【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、運行計画上で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。

【休日労働】 現行どおり