

資料 1 改善基準告示の見直しの方向性について

第 6 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）
- 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、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

考え方

- ▶ 1年間、1か月の拘束時間を考えるにあたっては、脳・心臓疾患の労災認定基準である月平均80時間、月100時間といった時間を念頭に置くべきではないか。
- ▶ また、休日労働については、日数および時間数をできるだけ少なくするよう努めるべきことを考慮すべきではないか。

【参考となる数字】

- ・ 例えば、休日労働を月1回行った場合の1年間の拘束時間
⇒ $2,340 \text{時間 (年)} + 960 \text{時間 (年)} + \{ (\text{休日1日} \times 9 \text{時間}) \times 12 \text{か月} \} = \underline{3,408 \text{時間の拘束時間 (年)}}$

$$\begin{array}{l} \text{※ 所定労働時間8時間、休憩1時間と仮定して試算} \\ \left. \begin{array}{l} 2,080 + 260 = \underline{2,340 \text{時間 (年)}} \\ 2,340 \div 12 = \underline{195 \text{時間 (月)}} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{この数値との差を} \\ \text{「時間外・休日労働が可能な時間」として算出} \end{array} \end{array}$$

- ・ 例えば、休日労働を月2回行った場合の1年間の拘束時間
⇒ $2,340 \text{時間 (年)} + 960 \text{時間 (年)} + \{ (\text{休日2日} \times 9 \text{時間}) \times 12 \text{か月} \} = \underline{3,516 \text{時間の拘束時間 (年)}}$
⇒ 現行どおり

- ・ 例えば、1か月の時間外・休日労働を100時間に満たない時間とした場合
⇒ $195 \text{時間 (月)} + 99 \text{時間 (月)} = \underline{294 \text{時間の拘束時間 (月)}}$

【参考】

- ・ 実態調査において、令和2年、令和3年ともに、7割以上の事業者が1年間の拘束時間について、「3,300時間未満」と回答している。

拘束時間

考え方

【参考】 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)

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（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）
- 事業者が調整できるよう、休息期間は2日平均の基準にしてはどうか（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（労）

1日の拘束時間、休息期間

考え方

- ▶ 脳・心臓疾患の労災認定基準において、長期間（発症前おおむね6か月間）の過重業務の判断に当たっては、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、評価することとされている。
- ▶ 特に、トラックの脳・心臓疾患の労災支給決定件数や比率は他業種に比べ突出している。



- ▶ 1日の休息期間については、脳・心臓疾患の労災認定基準の見直しを踏まえて、検討することとしてはどうか。
- ▶ また、現行の改善基準告示において、1日の拘束時間・休息期間については、タクシーやバスと同じ基準となっており、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。

【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。

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】

- 運転時間は、現行どおりとすべき（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（使）

【連続運転時間】

- 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時間に緩和してもらいたい。ドライバーがメリハリをつけられるように運転の中断を5分に緩和するのが妥当と考える（使）
- 運行計画で予定していたサービスエリアに満車で入れず、次のサービスエリアまで移動せざるを得ない場合に30分は考慮すべきではないか。また、その場合は、45分の中断とすべき（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働基準法上の休憩時間の概念を明記してもらいたい（労）
- 運行計画で、休憩時間は明記されているため、休憩時間の概念を改善基準告示に記載する必要はないのではないかと（使）

運転時間

考え方

【参考】

- ・ 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



- ▶ ILO条約等においても、運転時間の基準が設けられていることから、存置すべきではないか。

連続運転時間

考え方

【参考】

- ・ ILO第153号条約 : 4時間
(各国において国内事情を考慮の上、1時間まで超えることを認めることができる)
(休憩時間の長さや分割方法は各国による)
- ・ EU規則 : 4時間30分(45分間の休憩)
(その場合、15分の休憩の後、4時間30分運転し、30分休憩することも可)
(※EU規則においては、運転の中断ではなく、休憩(break)と定められている)
- ・ 改善基準告示 : 4時間(30分の中断、10分以上/回で分割可)

(バスの見直し内容) 《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こととする。



- ▶ ILO条約等を踏まえ、連続運転時間数及び運転の中断の在り方について、検討することとしてはどうか。
- ▶ 現行の改善基準告示において、連続運転時間については、バスと同じ基準となっており、バス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。

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。ドライバーを早く帰宅させるために、間の休息期間を短くして、勤務終了時刻を前倒しする方が合理的という考え方もあるのではないかと（使）

特例（休息期間の分割）

考え方

【参考】

- ・ 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
- ・ 改善基準告示 : 1回4時間以上、合計10時間以上
一定期間は2か月を限度とし、全勤務回数の2分の1まで
分割は、3分割まで



- ▶ ILO条約等や、バスのとりまとめ状況を踏まえて検討することとしてはどうか。

【参考】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。

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）
- 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

【参考】

- ・ 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）
- ・ 改善基準告示 : 最大拘束時間を20時間、休息期間4時間



- ▶ ILO条約等や、バスのとりまとめ状況を踏まえて検討することとしてはどうか。
(※バスについては、自動車運転者が休息する環境によって、拘束時間や休息期間の時間をそれぞれ定めている)

【参考】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

- ▶ フェリーに乗船する場合の特例については、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）



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。

その他

考え方

【参考】バスの見直し内容

《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