

資料 2 検討の視点

第 9 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

▶ 自動車運転業務は、令和6年4月以降、新たに時間外労働の上限規制が適用される（原則月45時間、年360時間まで。臨時的特別な事情がある場合に限り、年960時間まで。）（違反に対して刑罰の適用あり）。

また、労基法第36条に基づく指針が適用され、労使協定の内容をこの指針に適合したものとしなければならない。

- ・ 時間外労働・休日労働は必要最小限にとどめること（指針第2条）
- ・ 労働時間が長くなるほど過労死との関連性が強まることに留意する必要があること（指針第3条）
- ・ 臨時的な特別の事情がなければ、限度時間（月45時間、年360時間）を超えることはできず、この場合も時間外労働は限度時間にできる限り近づけるよう努めること（指針第5条）
- ・ 休日労働の日数をできる限り少なくするよう努めること（指針第7条）

▶ 脳・心臓疾患の労災認定基準では、発症前1か月間に100時間又は2～6か月平均で月80時間を超える時間外・休日労働が認められる場合は、業務と発症との関連性は強いと評価できるとしている。

▶ また、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。

- ▶ 働き方改革関連法の附帯決議（平成30年）において、改善基準告示について過労死等防止の観点から総拘束時間等の改善を行うこととされている。
また、見直しにあたっては、トラック運転者について、早朝・深夜の勤務、交代制勤務、宿泊を伴う勤務など多様な勤務実態や危険物の配送などその業務の特性を十分に踏まえて検討し、勤務実態等に応じた基準を定めることが求められている。
- ▶ 「道路貨物運送業」、「貨物自動車運転者」は、脳・心臓疾患の労災請求件数、支給決定件数ともに、最も多くなっている。
また、支給決定件数と雇用者数を対比すると、「道路貨物運送業」は全産業の9.0倍となっている。
- ▶ 令和3年の実態調査においては、令和元年に比べて労働時間等はおおむね改善している状況がみられるが、発荷主の種類、運行種別、地域によって異なる傾向もみられる。