

令和4年3月16日

自動車運転者労働時間等専門委員会  
委員長 藤村博之 殿

バス作業部会  
部会長 川田琢之

一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方について（報告）

本作業部会は、標記について別添のとおり報告を取りまとめたので、専門委員会に報告する。



一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方について（報告）

一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方については、労働政策審議会労働条件分科会の下に設置された自動車運転者労働時間等専門委員会バス作業部会において、令和3年5月12日以降、精力的に議論を深めてきたところである。

自動車運転者の労働時間等の規制については、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号。以下「改善基準告示」という。）により、拘束時間、休息期間等について上限基準等が設けられ、その遵守を図ってきた。

しかしながら、脳・心臓疾患による労災支給決定件数において、運輸業・郵便業が全業種において最も支給決定件数の多い業種（令和2年度：58件（うち死亡の件数は19件））となるなど、依然として長時間・過重労働が課題となっている。また、自動車運転者の過重労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要である。

改善基準告示は、法定労働時間の段階的な短縮を踏まえて見直しが行われた平成9年の改正以降、実質的な改正は行われていないが、この間、労働者1人当たりの年間総実労働時間は、緩やかに減少（令和2年1,621時間（平成5年比：-299時間））している。

また、「血管病変等を著しく増悪させる業務による脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準」（脳・心臓疾患に係る労災認定基準）については、平成13年の改正で、新たに、発症前1か月間に100時間または2～6か月間平均で月80時間を超える時間外労働（休日労働を含む。）が評価対象に加えられ、令和3年の改正では、さらに勤務間インターバルが短い勤務についても評価対象に加えられた。

そして、平成30年に成立した働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号。以下「働き方改革関連法」という。）では、労働基準法が改正されて新たに時間外・休日労働の上限が設けられ、罰則をもってその履行が確保されることとなった。自動車運転者についても、令和6年4月以降、時間外労働について、月45時間及び年360時間の限度時間並びに、臨時的特別な事情がある場合での年960時間の上限時間が適用されることとされたところである。

また、働き方改革関連法の国会附帯決議事項として、過労死等の防止の観点から改善基準告示の総拘束時間等の改善を求められている。

このような背景の下、当作業部会において改善基準告示及び関係通達の在り方について検討を行った結果は、下記のとおりである。

この報告を受けて、厚生労働省において、令和6年4月の施行に向けて、改善基準告示及び関係通達の改正を速やかに行うとともに、関係者に幅広く周知を行うことが適当である。

## 記

一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準については、次のとおり改めることが適当である。

### 1 1か月、4週間を平均し1週間当たりの拘束時間について

1か月の拘束時間の基準を新たに設けることとし、当面、4週間を平均し1週間当たりの拘束時間の基準も存置して、次の(1)又は(2)のいずれかの基準を遵守すればよいこととする。

#### (1) 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。

#### (2) 4週間を平均し1週間当たりの拘束時間

- ・ 拘束時間は、52週間の総拘束時間が3,300時間、かつ、4週間を平均し1週間当たりの拘束時間が65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週間のうち24週間までは、52週間の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、4週間を平均し1週間当たり68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、4週間を平均し1週間当たりの拘束時間が65時間を超える週が16週間を超えて連続しないものとする。

### 2 1日の拘束時間、休息期間について

1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）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、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）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<sup>(※)</sup>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。

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。

### 3 運転時間について

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。

### 4 連続運転時間について

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。以下同じ。）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つては、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。

### 5 例外的な取扱いについて

#### (1) 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。勤務終了後は、上記2のとおり<sup>(※)</sup>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。

(具体的な事由)

- 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

#### (2) 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。

#### (3) 適用除外業務

- ・ 改善基準告示の適用除外業務に、「一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業」において、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を加

えることとする。

## 6 住所地における休息期間について

自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。

## 7 拘束時間及び休息期間の特例について

### (1) 休息期間の分割の特例

- ・ 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か月を限度とし、2分割を超える分割は認められないものとする。

### (2) 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。

### (3) 隔日勤務の特例

- ・ 業務の必要上、やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下で隔日勤務に就かせることができるものとする。
- ・ 2暦日における拘束時間は、21時間を超えてはならないものとする。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。
- ・ 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えなければならないものとする。

#### (4) フェリーに乗船する場合の特例

- ・ 自動車運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、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<sup>(※)</sup>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

#### 8 休日労働について

休日労働は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記に定める拘束時間の限度を超えないものとする。

以 上