

(電子版)



2022年 第33号 2022年10月4日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201

tel. 03-3875-8071

fax. 03-3874-4997

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



全業種の改正案確定、トラックの改正案了承

改善基準改正第9回専門委員会 12月に告示改正

自動車運転者の労働時間等の改善基準告示の改正を審議していた労政審労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会は9月27日、第9回専門委員会をひらき、改正案をまとめました。遅れていた

第9回専門委員会=2022.9.27、厚労省内



たトラックの改正案が9月8日の専門部会でまとまったのを受け、すでに3月にまとまっていたハイタク・バスの報告と合わせて、全業種の改正案がまとまりました。

専門委員会では、今後のスケジュールが示され、今年10月に労働条件分科会に報告、12月に改善基準告示改正（同時期に通達も策定）、2024年4月から改正改善基準告示が適用となります。

最後にまとまったトラックの改正案は、様々な例外規定が設けられています。たとえば1日の休息期間については、原則はハイタク・バスと同じ「継続11時間を基本とし、9時間を下回らない」となっていますが、今までなかった例外が加わり、長距離貨物運送で泊り勤務の場合は、1週間について2回までは8時間も可（ただし泊り勤務終了後12時間以上の休息期間）とされています。

原則を崩すような例外を多数設けたのは、審議のなかで使用者側が荷主の圧力が強いから実態に合わせた規制にしなければ守れないと主張したことを認めてしまったもので、全体としても不十分な総拘束時間の短縮とあわせ、実効ある労働時間短縮の趣旨を逸脱したものになっています。

とりまとめた報告では「令和6（2024）年4月以降の上限規制及び改正後の改善基準告示の適用後の運用状況を把握することとし、これらの適用後3年を目途に、そのための実態調査の設計等を含め、見直しに向けた検討を開始することが適当である」として、適用後の見直しに触れています。

専門委員会では、各委員から発言があり、ハイタク労働者委員は「休息期間が11時間とならなかったことは残念に思うが、総拘束時間の短縮もふまえ、9時間の休

息期間もそうたくさんできるものではないので了解した」と述べました。ハイタク使用者委員は「使用者側の意見も聞いていただいて感謝している。歩合給で労働時間短縮には抵抗があり、急速な変化は望まない。一定の時期には時間外労働の上限を一般則720時間に合わせないと人が集まらないが、すぐは難しい」と早期の見直しをけん制する発言がありました。トラックの使用者委員は「労働時間を縮めることは重要と認識している」としながら「荷主の影響が大きい。商慣習の見直しがされないと改善は難しい」と主張しました。

資料、改正案等は、以下の厚労省ホームページ参照

https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/shingi-rousei_126973_00001.html

とりまとめ後のスケジュール	
○令和4（2022）年10月頃	労働条件分科会に報告
○令和4（2022）年12月	改善基準告示改正 → 改正後速やかに、周知、荷主対策を実施
○令和6（2024）年4月～	時間外労働上限規制（年960時間）の適用 改善基準告示の適用

「改善基準告示」見直しのポイント

厚生労働省労働基準局監督課

トラックの「改善基準告示」見直しのポイント

▶ 長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後
1年の拘束時間	3,516時間	原則：3,300時間 - 216時間
1か月の拘束時間	原則：293時間 最大：320時間	原則：284時間 最大：310時間 ※ 284時間を超える月が3か月を超えて連続しないこと。 ※ 月の時間外・休日労働が100時間未満となるよう努める。
1日の休息期間	継続8時間	継続11時間を基本とし、9時間下限 ※ 長距離・泊付きの運行の場合は、運行を早く切り上げ、まとまった休息を取れるよう例外を規定。

【その他】

- 連続運転時間：「運転の中断」は「原則休憩」とする。SA・PA等に駐車できない等、やむを得ない場合は30分延長可。
- 分割休息特例：分割の方法を見直し（現行：4H+6H、5H+5H等→見直し後：3H+7Hも可）、分割休息が連続する期間を短縮。
- 2人乗務特例：車両が一定の基準を満たす場合には、拘束時間を延長。ただし、運行終了後11時間以上の休息を確保。
- 予期し得ない事象：事故、故障、災害等やむを得ない場合の例外的取扱いを規定。

(参考) ハイヤー・タクシーの「改善基準告示」見直しのポイント

- ▶ 長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後
1か月の拘束時間	〈日勤〉 299時間 (年換算：3,588時間) 〈隔勤〉 原則：262時間 最大：270時間 (年6回まで)	〈日勤〉 288時間 (年換算：3,456時間) 〈隔勤〉 現行どおり
1日の休息期間	継続8時間	継続11時間を基本とし、 9時間下限

【その他】

- ▶ 車庫待ち等の自動車運転者（日勤）：1か月の拘束時間を、現行より、22時間削減。
- ▶ 予期し得ない事象：事故、故障、災害等やむを得ない場合の例外的取扱いを規定。
- ▶ ハイヤー：必要な睡眠時間が確保できるよう、勤務終了後、一定の休息期間を与える。

2

(参考) バスの「改善基準告示」見直しのポイント

- ▶ 長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後
1年の拘束時間	(年換算：3,380時間)	原則：3,300時間
4週平均1週 1か月の拘束時間	【4週平均1週】 原則：65時間 (月換算：281時間) 最大：71.5時間 (月換算：309時間)	【1か月の拘束時間】 原則：281時間 最大：294時間 (1年の拘束時間が3,400時間を超えない範囲で年6回まで)
1日の休息期間	継続8時間	継続11時間を基本とし、 9時間下限

【その他】

- ▶ 連続運転時間：高速バス及び貸切バスの高速道路の実車運行区間における連続運転時間は概ね2時間とするよう努める。
- ▶ 分割休息特例：分割の方法を見直し（現行：4H+6H、5H+5H等 → 見直し後：4H+7H）、2分割まで。
- ▶ 2人乗務特例：19時間拘束、休息5時間。ただし、車両が一定の基準を満たす場合には、20時間拘束、休息4時間（現行どおり）。
- ▶ 予期し得ない事象：事故、故障、災害等やむを得ない場合の例外的取扱いを規定。

3