

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件（案）」に関する  
御意見の募集結果について

令和4年12月23日  
厚生労働省労働基準局  
監 督 課

標記について、令和4年10月28日から同年11月26日まで、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件（案）」に関する御意見を募集したところのべ44件の御意見が寄せられました。その概要と御意見に対する考え方をとりまとめましたので公表いたします。なお、とりまとめに当たり、類似意見を集約するなどしております。掲載していない御意見につきましても、今後の取組の参考とさせていただきます。御意見をお寄せいただきました方々のご協力に、厚く御礼申し上げます。

御意見等の要旨	御意見等に対する考え方
<p>車庫待ち等の自動車運転者について、その解釈にあたっては、現行通達で示されている基準を維持していただきたい。</p>	<p>御指摘のような告示の解釈、運用等に関する事項については、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（以下「専門委員会」という。）での議論等を踏まえ、通達等によりお示しする予定です。</p>
<p>拘束時間における1箇月とは、賃金締切期間と同一と解することはできるのか。</p>	<p>1箇月とは、原則として暦月をいうものですが、就業規則等において特定日を起算日として定め、当該特定日から起算した1箇月とすることも差し支えありません。</p>
<p>バス運転者の拘束時間について、1箇月の拘束時間と4週間を平均した1週間当たりの拘束時間の2つが規定されているが、いずれも遵守しなければならないのか。</p>	<p>バス運転者の拘束時間について、1箇月の拘束時間と4週間を平均した1週間当たりの拘束時間のうち、いずれかの基準を遵守すればよいことと定めています。</p>
<p>予期し得ない事象に遭遇した場合について、帰庫時のみ適用されるのか。また、予期し得ない事象に「顧客の目的地変更」や「交通渋滞」など多様な事由を認めていただきたい。客観的な資料について、その収集が困難な場合も想定されるので、運行管理者や運転者の証言等を尊重した対応をお願いしたい。</p>	<p>予期し得ない事象への対応時間を拘束時間等から除く取扱いについては、帰庫時のみに限られるものではありません。また、予期し得ない事象の具体的事由については、専門委員会の報告（令和4年9月27日）において「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」等が掲げられており、これらを通達等によりお示しする予定です。その他告示の解釈、運用等については、専門委員会での議論等を踏ま</p>

	え、通達等によりお示しする予定です。
<p>休息期間の分割の特例について、休息期間の分割は、ドライバーの睡眠が確保されず、事故の増加や労働環境が悪化するおそれがあるため、休息時間は例外なく連続して確保すべき。</p>	<p>休息期間の分割の特例は、業務の必要上やむを得ない場合の特例として設けられたものであり、休息期間を分割することは本来望ましいものではなく、できる限り避けるべきであることを、通達によりお示しする予定です。</p>
<p>トラックの2人乗務の特例について、「車両内ベッド等」の条件は、道路交通法や安全性が担保されるようなものとすべきではないか。</p>	<p>専門委員会の報告において、車両内ベッドの条件を「長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること。」及び「クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。」のいずれも満たすものと定めることが適当とされており、これらを通達等によりお示しする予定です。その他告示の解釈、運用等については、専門委員会での議論等を踏まえ、通達等によりお示しする予定です。</p>
<p>拘束時間や休息期間を重点とした改善基準告示の改正のみならず、賃金を含めた自動車運転者の待遇の改善に取り組むべき。 また、今回の改正では短縮した時間が短く、過労死等防止を考慮できている改正とは言い難い。</p>	<p>御意見として頂戴し、今後の取組の参考とさせていただきます。なお、本改正については、専門委員会における労使での議論に基づくものです。</p>
<p>フェリー乗船前待機時間も休息期間にしてほしい。 トラックの1年、1箇月の拘束時間の特例について、1箇月284時間を超える月が3箇月を超えて連続しないという規定は、バスやタクシーと同様、4箇月を超えて連続しないとしてほしい。 また、休日は原則32時間（特例30時間）ではなく、他業種と同様に24時間以上としてほしい。</p>	<p>御意見として頂戴し、今後の取組の参考とさせていただきます。なお、本改正については、専門委員会における労使での議論に基づくものです。</p>
<p>運賃の適正化、荷主等に対する指導の強化等、運送事業者の保護に国土交通省とともに取り組んで欲しい。</p>	<p>御指摘の点は、トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（国土交通省と共催）において、「標準的な運賃」を荷主や運送事業者等に対して周知を図っているほか、今後、労働基準監督署が、荷主等に対して長時</p>

	間の荷待ちの改善等について要請するとともに、そのような事案を国土交通省に情報提供することとしています。
告示の改正内容や関係通達について、できるだけ早期に、事業者や関係者に対する周知を行っていただき、また、特別相談窓口を設置していただきたい。	今後の周知に当たって参考とさせていただきます。なお、本改正内容等については、速やかに、関係省庁と連携し、幅広く周知してまいります。また、改正後の改善基準告示を踏まえた労務管理改善等についての相談は、労働基準監督署、働き方改革推進支援センター、トラック運送事業に関しては、トラック運転者の長時間労働改善特別相談センターにおいて、広く対応してまいります。
告示の実効性確保のため、優良事業者の表彰制度、悪質事業者の公表制度、補助金による助成制度を設けるべき。	御意見として頂戴し、今後の取組の参考とさせていただきます。
改正告示の施行後、その遵守状況の把握や過労死・脳心臓疾患の労災発生状況に係る業態別や運転種別ごとの分析を行うべき。	改正後の本告示の適用後の運用状況の把握については、専門委員会の報告において、実態調査等については調査対象の属性を分類した上で実施すべき、脳・心臓疾患の労災支給決定事案についても、属性を分類した上で要因等を検討すべきとされ、適用後3年を目途に、そのための調査設計等を含め、見直しに向けた検討を開始することが適当とされています。当該報告を踏まえて対応してまいります。
トラックの休息期間について、1週間すべて長距離運行の予定で途中8時間の休息をとらせたが、すべて長距離運行でなくなった場合、いずれかの営業所帰着後に12時間以上の休息をとらせていない場合に限り、9時間未満の違反となるのか。それとも、すべて長距離運行でなくなった時点で、休息9時間未満として違反となるのか。	御指摘のような告示の解釈、運用等に関する事項については、通達等によりお示しする予定です。
緊急輸送（災害対策基本法・大規模地震対策特別措置法）の業務、消防法に基づくタンクローリーによる運送業務、高圧ガス保安法に基づく運送業務等、適用除外業務	専門委員会の報告を踏まえ、現行ではトラックについて定めている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

<p>が定められていたが、改正の影響はあるのか。</p>	<p>付を受けて行う緊急輸送の業務をタクシー及びバスについても定めることとしており、これらを通達によりお示しする予定です。</p>
<p>告示の解釈及び運用について、全国統一した取扱いがなされるようお願いしたい。</p>	<p>御意見として頂戴し、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>各地域の実情に沿った告示の運用をお願いしたい。</p>	<p>御意見として頂戴し、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>長距離運転者に対する高速道路の利用の義務付け、深夜帯の営業運転禁止等運送ルールを見直すべきである。 また、高速道路の深夜割引の拡大、SA・PA等駐車場所の整備等にも取り組むべき。</p>	<p>御意見として頂戴し、国土交通省に共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>