改善基準告示 / 検討作業部会

輸送経済 9/6
THE YUSO-KEIZAI
2022年（令和4年）（毎週火曜日発行）

拘束年3400時間で合意

改善基準告示 検討作業部会 連続運転などは調整

労使間で合意した見直し案の主な項目

現在	見直し案
拘束時間	
●月293時間超えないものとする ●労使協定がある場合、年6回まで、年3,516時間を超えない範囲で、月320時間まで延長	●年間の総拘束時間は3,300時間とし、月284時間を超えないものとする ●労使協定がある場合、年6回まで、年3,400時間を超えない範囲で、月310時間まで延長。この場合、月284時間を超える月が3カ月を超えて連続しないものとする ●月の時間外・休日労働時間が100時間未満になるように努めるものとする
1日の休息期間	
●勤務終了後、継続8時間以上与える	●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 ●ドライバーの1週間の運行全てが長距離貨物運送で、かつ1運行の休息期間が住所地以外の場所の場合、週2回に限り、継続8時間とすることが可能。この場合、1運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする
1日の拘束時間	
●13時間を超えないものとし、延長する場合の最大拘束時間は16時間。1日の拘束時間が15時間を超える回数は週2回以内	●13時間を超えないものとし、延長する場合の最大拘束時間は15時間 ●ドライバーの1週間の運行全てが長距離貨物運送で、かつ1運行の休息期間が住所地以外の場所の場合、週2回に限り、最大拘束時間を16時間にすることが可能 ●上記どちらの場合も、1日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（通達で週2回以内を目安とすることを示す）

厚生労働省は2日の作業部会で、トラックの新たな改善基準告示の見直し案を提示した。このうち、拘束時間や1日の休息期間などは労働者、使用者間でおおむね合意した。一方、連続運転時間、分割休息といった項目は折り合わない部分があり、両者は労使の意見を聞きつつ、最終案をまとめる方針だ。（小林 孝博）

年間の総拘束時間は原則、3300時間までとし、月293時間を超えないものとすることで決定した。労使協定がある場合の総拘束時間は、現行より116時間短い年3400時間まで、バスと同じ水準にした。3400時間を超えない範囲で年6回を限度に月310時間まで延長できる。

この場合、284時間を超える月が3カ月を超えて連続しないものとする規定を設定すると同時に、月の時間外・休日労働時間が100時間未満になるよう努める努力義務を課すことで合意した。

内容には労使共におおむね合意したものの、労働者側委員は「例外で延長できる月310時間は脳・心臓疾患の認定基準を踏まえると十分とは言えない」と指摘し、厚労省に対策を求めた。

1 日の休息期間は勤務終了後、継続11時間以上を与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないことを原則とした。これまでの議論で、使用者側からできるだけ自宅で休ませたいとの意見があったことを踏まえ、ドライバーの1週間の運行が全て450キロ以内を超える長距離で、1運行の休息期間が住所地以外の場合、週2回まで、継続8時間とできる規定を設定。この場合、1運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与えるものとするルールを設けた。

複数項目で意見に違い

1日の拘束時間については、原則13時間を超えないものとし、延長する場合は最大15時間、ドライバーの1週間の運行が全て長距離で、1運行の休息期間が住所地以外の場合は週2回に限り、最大16時間にできる。また1日の拘束時間が14時間を超える回数を可能な限り少なくする努力義務の達成に向け、今後、通達で週2回以内を目安とすることを示していく。

一 方、連続運転時間については、運転開始をおおむね10分以上とした厚労省の見直し案に対し、労働者側が「休憩」とするように要望。改めて検討したいとの立場を示した。分割休息や2人乗務の特例についても労使双方に主張があり、合意に至らなかった。

意見が分かれた項目が複数あったことから、厚労省は労使の代表者と再度調整した上で、最終案をまとめていく方針。

国土交通省

厚生労働省

◆ 拘束時間

- 年間 / 3,516 → **３，４００時間**
- 月間 / ２９３ → **２８４時間**
  ３２０ → **３１０時間（最大）**
- １日 / １６ → **１５時間（最大）**

１運行、週2回まで１６時間可能
この場合、1運行終了後は断続して
１２時間以上の休息を与えること。

◆ 休息期間
８ → **９時間**

◇ 分割休息 / ２人乗務 / 連続運転の特例については調整中！

fujitransport.com