自動車運転者の労働・運転時間見直しと今後の課題

中部運輸局事故防止セミナー

2023.2.2

東京海洋大学　寺田一薫

報告の内容

1. 自動車運転者労働時間見直しの経緯
2. 日欧の運転者労働・運転時間規制の比較(バス)
3. 新たな改善基準告示の骨子
4. 労働政策審議会での決定過程
5. 厚労省調査にみる運転者の労働実態と新基準が労働環境・社会に及ぼす影響; 最大拘束時間・休息期間を中心に
6. 残された課題と今後

1. 自動車運転者労働時間見直しの経緯(1)

- 1979 ILO「路面運送における労働時間及び休息期間に関する条約」採択→局長通達
- 1989 (中央労働審労使協議→)改善基準告示策定
- 1997 同告示実質最終改正

- 大阪吹田(2007)、関越道(2012)、軽井沢(2016)バス事故→ツアーバス悪者論?、貸切・高速バス1人乗務乗務距離規制→無理な2人乗務?、一般・山岳道?

[コラム]2016年軽井沢バス事故後の貸切バス対応

(1) 事業者、運行管理者等遵守義務強化	初任運転者等指導監督内容拡充、ドラレコ映像記録・保存義務付け、運行管理者資格要件強化・必要選任数引上、夜間・長距離運行時途中点呼義務付け等
(2) 法令違反早期是正、不適格者排除等	違反事項早期是正と処分厳格化等、許可更新制等による不適格者の排除、安易な再参入防止
(3) 監査等実効性向上	国監査・審査業務見直し、適正化機関活用による監査重点化
(4) 旅行業者、利用者等関係強化	実質下限割運賃防止のための通報窓口設置、ランドオペレーター等規制新設等
(5) ハード面安全対策による事故防止促進	ドライバー異常時対応システム研究・開発促進、車体構造強化、デジタコ導入支援等

1. 自動車運転者労働時間見直しの経緯(2)

- 2011　厚労省内で欧州等比較調査(休息期間焦点)

- 2018　働き方改革関連法(一般労働者インターバル俎上、自動車運転者年間労働時間5年猶予)
- 2019 労政審労働条件分科会に専門委員会設置
- 2022(3月)タクシー・バス(9月)トラック専門部会最終とりまとめ、(12月)改善基準告示改正公布

- 2024(4月)　同告示施行
- 2027 再見直しのための調査・審議開始

2.日欧の運転者労働・運転時間規制の比較(バス)

	日本(2013～)	EU(2011)
拘束時間	原則1日13時間 最大1日16時間 (15時間超週2回)	実質13時間
運転時間	2日平均1日9時間 4週平均1週40時間	1日9時間 (週2回まで10時間に延長可)　2週90時間
連続運転時間	4時間、これに休憩30分(10分以上に分割可) (高速道路実車は概ね連続2時間)	4時間30分、これに休憩45分 (15分以上に分割可)
休息期間	連続8時間(隔日勤務11時間)	24時間に11時間 (週3回まで9時間に短縮可)
距離規制	1人乗務限度原則400km、特例500km、夜間(2～4時)はマイナス100km	なし (ローカルバスで連続運転50km)
その他	夜間乗務連続4夜まで	移動労働者(研修中運転士、車掌等含)対象規制あり、当該規制で夜間(24～7時)乗務時間10時間

運転者労働時間規制の日欧比較のまとめ

- 1日最大**拘束時間**--日本が最大3時間長い
- **休息期間**(インターバル)--日本が最大1～3時間短い、分割休息でも短い
- **運転時間**--日欧ほぼ同等(英仏長い)
- **連続運転時間**--日本が30分短い

- 深夜短縮--バス除き日本にない
- 乗務距離規制--日本だけ(ローカルバス除く)
- タクシー--日本はバス・トラック準拠
- 車掌・研修中運転者(モバイルワーカー)規制--日本なし

3. 新たな改善基準告示の骨子(1)

	1年		1か月	
	現行	2024年度～	現行	2024年度～
タクシー(日勤)	3,588時間	3,456時間	299時間 (車庫待ち322時間)	288時間 (車庫待ち300時間)
タクシー(隔勤)	原則3,144時間	現行通り	原則262時間、最大270時間	現行通り
バス	3,380時間	原則3,300時間、協定で最大3,400時間	原則281時間 最大309時間	原則281時間、貸切・高速は最大294時間 (年6回、連続4か月まで)
			4週平均65時間、貸切・高速は協定で52週中16週まで4週平均71.5時間	4週平均58時間、貸切・高速は協定で52週中16週まで4週平均68時間(65時間超の週は連続16週まで)
トラック	3,516時間	原則3,300時間	原則293時間 最大320時間	原則284時間 最大310時間 (284時間超の連続3か月以内、月の時間外・休日労働100時間以下に努める)

新たな改善基準告示の骨子(2)

	拘束時間		休息期間(連続)	
	現行	2024年度～	現行	2024年度～
タクシー(日勤)	13時間、延長の場合16時間(車庫待ち24時間)	13時間、延長の場合15時間(通達で週2回)　(車庫待ち現行通り)	8時間	基本11時間、下限9時間
タクシー(隔勤)	拘束21時間(車庫待ち24時間)	拘束2回平均21時間、上限22時間(車庫待ち現行通り)	20時間	基本24時間、下限22時間
バス	16時間　(15時間超週2回)	15時間　(通達で14時間超週3回)	8時間	基本11時間、下限9時間
トラック	16時間　(15時間超週2回)	15時間　(通達で14時間超週3回)(450km超長距離週2回16時間)	8時間	基本11時間、下限9時間　(450km超長距離かつ居住地以外泊8時間、運行終了後12時間)

4. 労働政策審議会での決定過程
モード別最終専門部会での意見(1)

	タクシー	バス	トラック
年間労働時間			
1か月労働時間		(使)月・4週間併用〇	
1日の拘束時間・休息期間	(労)休息期間9時間?、(使)拘束13時間×	(労)休息期間9時間?、(使)休息期間+1時間〇	(厚)居住地側休息期間延長
休息期間分割		(労)減らす努力、(使)3分割×、時間限度〇	(厚)分割限度3時間、(労)時間限度、3分割△×
フェリー乗船		(使)〇	←
2人乗務		→	(労)設備要件?
休日労働		(使)厚労省周知	

モード別最終専門部会での意見(2)

	タクシー	バス	トラック
運転時間		(使)×	
連続運転時間		(使)〇	(労)荷卸し時間で中断?、柔軟化で上限担保可能?
車庫待ち	(労)(使)〇		
事故災害条項	(労)〇	(労)〇、乗務後休息期間延長周知	
他	(労)ハイヤーの労基法一般測定用〇		(厚)白ナンバー扱、元請・利用運送への周知

5. 厚労省調査にみる運転者の労働実態と新基準が労働環境・社会に及ぼす影響; 最大拘束時間・休息期間を中心に

タクシー運転者の拘束時間の実態(通常期; 2019年10月)(%)

		日勤					隔勤(2暦日)			
時間		～13	～16	～18	18超	サンプル数(人)	～21	～24	24超	サンプル数(人)
全体		83.4	15.2	0.3	1.1	1,397	94.6	5.4	0.0	1,233
会社規模(台)	～20	60.3	34.5	3.9	1.3	232	100.0	0.0	0.0	163
	21～50	79.9	19.1	0.9	0.2	556	98.3	1.7	0.0	351
	51～	95.4	4.3	0.3	0.0	610	91.5	8.5	0.0	719
地域	都市部	95.2	4.8	0.5	0.0	559	96.2	3.8	0.0	424
	地方部	75.6	22.1	1.9	0.5	839	93.7	6.3	0.0	809

トラック運転者における1日拘束時間の実態(1)(通常期; 2019年)(%)

時間		～13	～15	～16	16超	サンプル数(人)
全体		74.1	18.9	4.8	2.1	8,281
会社規模(台)	～20	80.2	18.4	1.1	0.3	696
	21～50	74.5	18.1	5.7	1.7	2,928
	51～	73.0	19.3	4.8	2.8	4,489
車両種類	小型	97.5	2.5	-	-	158
	中型	81.8	14.6	3.4	0.2	3,135
	大型	68.1	22.3	6.0	3.6	4,845
	トレーラー	81.1	17.1	0.6	-	333
運行種類	長距離運送	58.2	26.9	7.9	7.1	1,668
	ルート運送	85.2	12.4	2.4	-	2,163

トラック運転者における1日拘束時間の実態(2)(通常期; 2019年)(%)

時間		～13	～15	～16	16超	サンプル数(人)
発荷主種類	農林・水産	56.3	23.0	6.3	14.4	686
	建設業、建材	81.6	12.2	5.2	1.1	814
	卸小売、倉庫	81.1	14.7	3.3	0.9	901
	特積	82.9	13.9	3.0	0.2	504
	元請運送	64.0	28.3	6.9	0.7	1,354
	紙・パルプ	81.5	14.8	1.5	2.2	460
	飲料・食料	80.0	15.5	4.2	0.3	1,063
	自動車、電機・機械・精密、金属	73.8	19.9	5.4	0.9	1,047

バス運転者全体における1日拘束時間の実態(2019年)(%)

時間		～13	～15	～16	16超	サンプル数(人)
全体		70.7	21.3	6.9	1.1	13,175
会社規模(台)	～20	76.9	14.5	7.3	1.3	372
	21～50	70.3	24.4	3.6	1.6	1,813
	51～	70.7	20.9	7.4	1.0	10,954
地域	都市圏(51台以上)	68.1	21.6	8.7	1.6	6,255
	都市圏以外(50台以下)	71.7	24.5	3.3	0.5	1,692
デジタコ搭載	80%以上	69.1	22.0	7.5	1.4	9,835
	20%以下	79.0	16.3	4.3	0.5	1,897

1日最大拘束時間の実態と新基準の影響(通常期)

- **タクシー(日勤)** (東京10%強、他40%)

  16時間超1.4% (小規模、地方で多)➡新基準影響地方大
- **タクシー(隔勤)** 21時間強5.4% (大規模、地方で多)
- **トラック** 16時間超2.1%

  (大規模、大型、長距離運送、農水産輸送、西日本多)

  ➡15時間化影響対象4.8%

  (大型、元請・農水産品、長距離運送?大)
- **バス**

  16時間超1.1%(一般路線)(都市圏、高速路線バス多)

  ➡15時間化影響対象6.9%と他モードより大(都市圏大)

日勤の最も忙しかった日の休息期間(%)

時間	8未満	8～	9～	10～	無回答	サンプル数(人)
ハイヤー・タクシー	13.1	8.1	7.0	55.7	16.2	359
トラック	16.2	19.5	9.6	42.2	12.5	1,172
バス	9.9	53.0	12.7	15.2	9.2	598

バス運転者における睡眠時間と休息期間の関係(%)

睡眠時間 休息期間(時間)	4未満	4～	6～	8～	無回答	計	サンプル数(人)
全体	5.9	49.9	37.2	5.7	1.3	100.0	543
8未満	32.2	50.8	8.5	-	8.5	100.0	59
8～	3.5	64.4	30.9	1.3	-	100.0	317
9～	1.3	35.5	57.9	5.3	-	100.0	76
10～	1.1	11.0	50.4	25.3	2.2	100.0	91

タクシー・トラックより休息期間に比した睡眠短い傾向

バス運転者における睡眠時間を除く休息期間の内訳(%)(n=598)

	15分未満	15分～	30分～	1時間～	2時間～	無回答
通勤(往復)	5.2	14.9	**36.3**	28.1	8.2	7.4
食事	2.7	14.7	**41.0**	30.3	3.7	7.7
余暇	1.3	2.8	16.6	**35.8**	24.4	19.1

バス・タクシーの通勤時間短く、トラックやや長い(大都市圏一般労働者2時間超)

6. 残された課題と今後(1)

今後の予想スケジュール

- 2027　(存続される)専門委員会審議・調査開始
- 2032?　再改正改善基準告示施行?
  (3年試行 + 3年?調査/審議 + 2年通知機関 = 8年)
- 今後8～10年毎見直し?

コロナ禍でバス・タクシー夜間需要減➡今後、次回影響?

営業所投資・再編? (遠隔点呼・広域運行管理、委託形態変化、バス上下分離動向も影響)

6. 残された課題と今後(2)

- 年間(月)労働時間労基法一般則適用? (休憩時間扱い?、労基法+改善基準告示フレーム?)
- 当面措置・別通達項目---拘束時間14(タクシー13)時間超回数、分割休息
- 調査不足---車庫待ち(タクシー)、ハイヤー、白ナンバー
- 1日最大拘束時間・休息期間---「原則・例外」2本立て+端数なし、1度に1時間変更限度?→8～10年後もう1時間、20年後さらに1時間変更?
- 利用者・荷主サービス低下受容範囲---今回事故災害による拘束時間延長ごの休息期間確保(とくにタクシー)
- 自動運行従事者(仮)導入でEUモバイルワーカー(移動労働者)規制(一般労働者と自動車運転者の中間)に課題