

改善基準告示見直しに向けた要望事項

2020（令和2）年8月

九州トラック協会

目 次

1. 見直しにあたって	1
2. 改善基準告示の内容、基準の見直し	2
(1) 拘束時間	2
(2) 休息期間（分割休息期間）	4
(3) 運転時間	5
(4) 連続運転時間	6
(5) 渡り（平成13年国土交通省告示第1365号）	7
(6) 休日の取扱い	8
3. 改善基準告示の見直しと並行して検討が望まれること	10
(1) 行政処分の基準の見直し	10
(2) 荷主対策の深度化	10
(3) 中継・マルチモーダル運行の推進	10
(4) 交通インフラマネジメント	11
(5) 標準的な運賃の普及による乗務員処遇の改善	11
参考：見直しA案とB案（P9）に対する各県トラック協会からの関連意見	13

1. 見直しにあたって

労働基準法の改正により、2024年4月1日から自動車運転者の時間外労働は年960時間（休日労働を含まない）が限度となる。

現行の改善基準告示の拘束時間内で可能となる時間外労働は1カ月あたり概ね100時間だが（後述）、改正後の労働基準法による時間外労働の条件は月平均80時間（960時間÷12）であることから、並行して見直される改善基準告示の拘束時間上限も同様の水準とならざるを得ないとされている。

一方、少子高齢化、労働人口の減少が進む中、労働時間の短縮と労働生産性の向上は両輪で取り組む必要がある。トラック運送業界はトラックドライバーの労働時間を減らしつつ賃金水準を上げ、働きがいと魅力のある職業・業界に変えていかなければならない。

しかし現行の改善基準告示はトラックドライバーの労働生産性を上げる「工夫」の足かせとなっている面がある。一般的な労働時間の規制に加え、勤務間インターバルや労働時間と休憩時間を合わせた「拘束時間」による管理、労働時間の中でも特に「運転時間」に焦点を当てた複数の限度時間等により、生産性を上げるための工夫の自由度が削がれている。操配の選択肢が限られるだけでなく、「もっと稼ぎたい」というドライバーのニーズにも対応できない、との指摘もある。

もちろん、トラックドライバーの過労を助長し、輸送の安全を損ねるような労働環境をつくってはいけない。とりわけトラック輸送は労働集約的な産業であり、業界には中小・零細事業者が多い。事業者間で多層取引を行うことで輸送量の波動を吸収するという特殊な取引構造も有する。事業者の大多数を占める中小零細の下請け実運送事業者は、荷主や元請け運送事業者に輸送条件の改善・調整を要求できるような対等な立場にもない。それ故に、労働環境や法令の改正、SCM等の流通構造の変化、社会インフラや車両等の機能・性能の向上など、テクノロジーの進化や時代の変化・変革も踏まえた上で、注意深く、かつ生産性を高められるよう合理的に規制を見直していくことが求められている。

以下では、特に、国内トラック輸送の中でも改善基準告示を遵守しづらい運行が多いとされる長距離トラック輸送に焦点を当て^{*1}、大枠（時間外労働960時間／年、休日労働を含まない）を守りながら、トラック輸送の生産性向上に役立つ改善基準告示の見直し案を提案する。

*1 以下の提案は泊付き長距離運行の実態調査データ分析に基づくものである。今後、中距離、近距離運行の実態調査も踏まえ、見直し案を深度化させる必要がある。

2. 改善基準告示の内容、基準の見直し

(1) 拘束時間

<p>現行の内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・1年間 3,516時間（休日労働を含む） ・1カ月 293時間 ・労使協定があるときは、1年の内6カ月までは320時間まで延長可 ・1日原則 13時間 ・1日最大 16時間 ・15時間超は1週2回以内
--------------	--

①見直しの着眼点

1) 時間外労働時間の上限960時間の現行基準との比較

まず、働き方改革関連法により2024年4月からドライバーの時間外労働時間の上限が960時間までとなることから、1年間の拘束時間の限度時間に与える影響を考える。ちなみに年間の上限960時間は、月平均では80時間であり、現行の拘束時間と比べる。

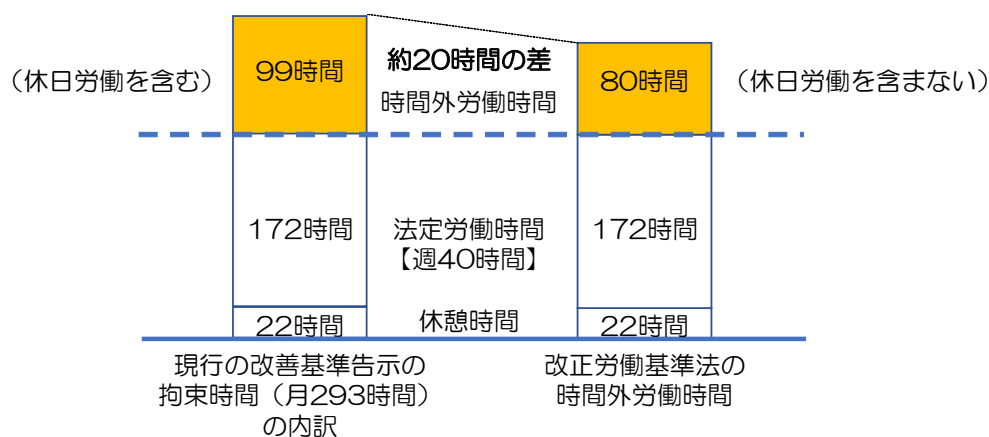
<1カ月の拘束時間293時間（現行）の内訳>

1カ月4.3週、22日勤務、1日1時間の休憩時間として計算すると、

・法定労働時間（週40時間）	172時間
・時間外労働時間	99時間
・休憩時間	22時間

上記の現行の改善基準告示の拘束時間内で可能となる時間外労働時間の上限は概ね月100時間であり、時間外労働の上限規制の内容（年960時間÷12カ月＝月平均80時間）と比較すれば約20時間の差がある。すなわち、拘束時間が1カ月20時間減るとすれば、年間の限度3,516時間は3,276時間へ短縮することになる。

図表1 時間外労働時間の比較



ただし、ここで休日労働の位置づけについて注目する必要がある。改正労基法の時間外

労働時間の上限は、法定休日労働を含まない時間となっている。現行でも休日労働は2週間に1回以内に限って行うことができることから、月2回の休日労働を前提に基準時間の限度を算定すると、休日労働（1回あたり休憩を含む拘束時間を9.5時間とする）を月に2回（19時間）として加算できる（80+172+22+19）。合計の限度時間は月293時間となり、現行とほぼ同水準の拘束時間が可能となる。

2) 輸送量の波動を考慮した見直し

輸送量の波動の大きさなどの貨物流動特性を考えれば、労使協定のもと1年のうち6カ月までは月320時間まで延長可とするルールは短縮されるべきでない。

現在のルールでは、320時間までの延長による輸送量波動対応力は109%（320時間÷293時間=1.09）である。実態の輸送量の波動はこれより大きい。

これに対して、新基準が、例えば273時間であれば117%となることから、延長時間については拡大要望を行うべきである。

参考：273時間に117%の波動対応力を持たせた場合：約320時間（273時間×1.17）
 ：293時間に117%の波動対応力を持たせた場合：約340時間（293時間×1.17）

3) 長距離輸送等の納期の条件を考慮した見直し

遠方の農畜水産品等の産地から大都市圏の卸売市場への納入時刻のサービスを維持するためには、1日最大16時間の上限の遵守は極めて難しい。拘束時間の上限を延長するか、前日・後日との平均でみるなど、柔軟に運用することが望ましいと考えられる。

②具体的な見直し項目、基準（下線）

見直し の内容 (A案)	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>1年間 3,276時間（▲240時間）</u> ・ <u>1カ月 273時間（▲20時間）</u> ・ 労使協定があるときは、1年の内6カ月までは320時間まで延長可 ・ 1日原則 13時間 ・ <u>2日平均で16時間、ただし1日最大18時間まで</u> ・ 15時間超は1週2回以内（削除）
--------------------	--

見直し の内容 (B案)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1年間 3,516時間 ・ 1カ月 293時間 ・ 労使協定があるときは、1年の内6カ月までは<u>340時間まで延長可</u> ・ 1日原則 13時間 ・ <u>2日平均で16時間、ただし1日最大18時間まで</u> ・ 15時間超は1週2回以内（削除）
--------------------	--

③見直しによる告示未遵守率の変化

A案、B案ともに「2日平均で16時間、ただし1日最大18時間まで」により▲8.7%、「15時間超は1週2回以内（削除）」により▲0.4%。

(2) 休息期間（分割休息期間）

現行 の内容	・ 継続 8 時間以上 ・ 1 回 4 時間以上の分割休息で合計 10 時間以上 (一定期間における全勤務回数の 1/2 が限度)
-----------	---

①見直しの着眼点

まず、拘束時間と休息時間の合計は 24 時間（1 日）であるため、表裏一体にある拘束時間と整合した休息期間の基準となる必要がある。

現行では拘束時間最大 16 時間に応じた休息期間は 8 時間とされているが、前述の見直しの内容「拘束時間を 2 日平均で 16 時間、ただし 1 日最大 18 時間まで」とする場合、休息期間は継続 6 時間以上で平均 8 時間への見直しが必要となる。

また、分割休息については、現行では 1 回 4 時間以上の分割休息とし合計 10 時間以上とされており、1 回の休息期間が継続して 4 時間に満たない場合、休憩扱いとなる。しかし、本調査では、分割休息の最小時間の単位は、管理者、ドライバーともに 4 時間より短くても良いとする回答割合が一定数ある。具体的には、分割休息の最小単位は 3 時間という回答が管理者、ドライバーで多かった。

さらに、事業場外における休憩時間は、特例以外は原則として 3 時間を超えてはならない（93 号通達、平成元年）とされており、3～4 時間を休憩時間としていることとの齟齬を指摘することができる。

参考：3 時間を超える休憩の特例

- 1) 業務の必要上のやむを得ない場合であって、予め運行計画により 3 時間を超える休憩時間が定められている場合
- 2) 運行記録計等により 3 時間を超えて休憩がとられたことが客観的に明らかな場合

②具体的な見直し項目、基準（下線）

見直し の内容	・ <u>継続 6 時間以上</u> 、ただし 2 日平均は 8 時間以上 ・ <u>1 回 3 時間以上</u> の分割休息で合計 8 時間以上 注：分割休息とは 1 回 3 時間以上 6 時間未満の休息期間を指す
------------	--

③見直しによる告示未遵守率の変化

「継続 8 時間以上（翌日に跨がっても可）、当日 6 時間以上かつ前後日との 平均は 8 時間以上」により▲ 8.7%、「1 回 3 時間以上の分割休息で合計 10 時間以上」で▲ 1.2%。

(3) 運転時間

現行 の内容	・2日平均で1日あたり9時間 ・2週平均で1週間あたり44時間
-----------	------------------------------------

①見直しの着眼点

運転時間の基準は、特に交通事故防止の観点から厳しい条件がかけられている。昭和54年の「27 通達」で初めて「2日平均で1日あたり9時間」「2週平均で1週間あたり48時間」の基準が定められた。その後、平成3年の「改善基準告示」で1週間の運転時間について「2週平均で1週間あたり44時間」に変更され、現在に至っている。

その後、今日まで30～40年の間で高速道路の整備もさらに進み、加えてトラックの走行性能、安全性なども格段に向上している。実態調査でも、法定義務のあるスピードリミッター^{*1}はもちろんのこと、ドラレコ、エアサスは90%後半の装着率で、ASV技術である衝突被害軽減ブレーキ、車間距離維持システム、レーンキープアシストも50%を超える高い装着率となっている。

また、管理者、ドライバー調査でも9時間を超える運転に対し、安全に支障を感じないとする割合は半数近くあり、その上限時間は12時間及び10時間の回答が多くみられた。

②具体的な見直し項目、基準（下線）

見直し の内容	・2日平均で <u>1日あたり10時間</u> ・2週平均で <u>1週間あたり48時間</u>
------------	---

③見直しによる告示未遵守率の変化

「2日平均で1日あたり10時間」で▲6.2%。

*1 上限90km/hを超えないよう総重量8トンの超の大型トラックに装着が2003年に義務付けられた。

(4) 連続運転時間

現行 の内容	・ 4 時間以内 ・ 4 時間運転の時点で、1 回連続 10 分以上かつ合計 30 分以上の運転離脱
-----------	---

①見直しの着眼点

連続運転時間の基準は、1 日あたり（1 週間あたり）の運転時間と同様に、昭和 54 年の「27 通達」で定められた。1 日あたり（1 週間あたり）運転時間と同様に、運転環境等の向上からみて連続運転時間の上限見直しが求められる。なお、管理者調査では連続 4 時間を超える運転では安全に支障を感じないとする割合は 30%、ドライバー調査では安全に支障を感じないとする割合は 47%、その場合の上限時間は「6 時間」との回答が両調査とも多くみられた。

②具体的な見直し項目、基準（下線）

見直し の内容	・ <u>5 時間以内</u> ・ <u>5 時間運転の時点で、1 回連続 10 分以上かつ合計 30 分以上の運転離脱</u>
------------	---

参考：

現状の基準 4 時間以内で拘束時間の上限 16 時間の場合の運転可能時間は 14.5 時間
見直し基準 5 時間以内で拘束時間の上限 16 時間の場合の運転可能時間は 15 時間
見直し基準 6 時間以内で拘束時間の上限 16 時間の場合の運転可能時間は 15 時間
現状の基準 4 時間以内で拘束時間の上限 18 時間の場合の運転可能時間は 16 時間
見直し基準 5 時間以内で拘束時間の上限 18 時間の場合の運転可能時間は 16.5 時間
見直し基準 6 時間以内で拘束時間の上限 18 時間の場合の運転可能時間は 17 時間

③見直しによる告示未遵守率の変化

「5 時間運転の時点で、1 回連続 10 分以上かつ合計 30 分以上の運転離脱」で▲ 11.6%。

(5) 渡り（平成13年国土交通省告示第1365号）

現行 の内容	・最初の勤務を開始してから最後の勤務までの時間は 144 時間以内 （フェリーに乗船する時間は除く）
-----------	---

①見直しの着眼点

渡りについては、運転者が所属営業所を長期間離れて運行する場合の疲労の蓄積を防止する目的から、運行全体の時間を制限するものである^{*1}。適正な運行計画により、十分な休息や休憩が取得できていれば、ドライバーの回答にあるように 144 時間（6 日運行）を超えてもこの目的から外れない。運行の採算性の向上のための帰り荷確保の視点からも、168 時間（+24 時間）等の上限時間の再検討を行う必要性は大きい。

また、この告示の目的に照らせば、一の運行中に取得した休日（休息期間に 24 時間を加算した時間、30 時間を下回ってはならない）については疲労回復に貢献しており、また、休日取得の場所については明記されていないことから、渡りの 144 時間から除外することが考えられる。加えて、フェリーについて全ての乗船時間が休息期間扱いとなっており、渡り 144 時間への加算対象でないことから、一の運行の休日は対象外とされるべきである。

②具体的な見直し項目、基準（下線）

見直し の内容	・最初の勤務を開始してから最後の勤務までの時間は 144 時間以内 （フェリーに乗船する時間 <u>及び休日</u> は除く）
------------	--

*1 平成 13 年国土交通省告示第 1365 号・平成 15 年 1 月 23 日最終改正輸送安全規則

(6) 休日の取扱い

現行 の内容	<ul style="list-style-type: none">・ 休日は休息期間に 24 時間を加算した時間 (32 時間)・ 最低でも 30 時間を下回ってはならない
-----------	--

①見直しの着眼点

休日は 0 時から 24 時までの暦日で数えるのが基本であるが、自動車運転業務の特性を考慮し「休息期間に続く 24 時間で休日とする」こととされている。このため、休息期間 8 時間に 24 時間を加えた 32 時間が休日の基本時間となるが、分割休息等を考慮して 30 時間が最低時間とされている。

しかし現行の改善基準告示では乗務員の休日の取扱いが暦日の基本ルールと異なるため、休日が 1 日の場合、休日明けの勤務日の始業時間が早まる等によっては、休日が不成立となる場合がある。

年時給休暇 5 日取得義務が 2019 年度から適用されたが、基本ルールと異なるがゆえに休暇取得と認定されないことがないように、連続した 24 時間をもって休日とすべきである。

②具体的な見直し項目、基準 (下線)

見直し の内容	<ul style="list-style-type: none">・ <u>休日は連続した 24 時間</u>
------------	--

図表2 現行と見直し案の改善基準告示 対照表

項目	現状		見直し案
拘束時間	1年間	3,516時間	A案: 3,276時間
			B案: 変更なし
		1年の内6カ月までは320時間まで延長可	A案: 変更なし
			B案: 1年の内6カ月までは340時間まで延長可
	1カ月	293時間	A案: 273時間
			B案: 変更なし
1日	16時間まで	A,B案とも: 2日平均で16時間、ただし1日18時間まで	
	15時間を超えるのは1週2回以内	A,B案とも: 削除	
休息期間	継続	8時間以上	6時間以上、ただし2日平均は8時間以上
	分割	1回4時間以上の分割休息で、合計10時間以上	1回3時間以上の分割休息で、合計8時間以上
運転時間	1日	2日平均で1日あたり9時間	2日平均で1日あたり10時間
	1週間	2週平均で1週間あたり44時間	2週平均で1週間あたり48時間
	連続	4時間以内	5時間以内
		4時間運転の時点で、1回連続10分以上かつ合計30分の運転離脱	5時間運転の時点で、1回連続10分以上かつ合計30分の運転離脱
渡り	最初の勤務を開始してから最後の勤務までの時間は144時間以内(フェリーに乗船する時間は除く)		最初の勤務を開始してから最後の勤務までの時間は144時間以内(フェリーに乗船する時間及び休日は除く)
休日の取扱い	休日は休息期間に24時間を加算した時間(32時間)		休日は連続した24時間
	最低でも30時間を下回ってはならない		

3. 改善基準告示の見直しと並行して検討が望まれること

(1) 行政処分の基準の見直し

適正化事業実施機関による巡回指導は、トラック運送事業者に行政監査が入っても法令違反等を指摘されて処分を受けてしまうことがないよう、トラック運送業界として自主的な取り組みを行い、業界の健全な発展を図るための活動である。巡回指導は、事業者を処分することが目的ではなく、改善を促すことを目的とする。

一方、行政監査は様々なきっかけで実施される。第一当事者死亡事故や飲酒運転などの悪質違反があった場合だけでなく、事業所内でのフォークリフトによる労災や各種苦情まで、行政監査の端緒は多岐にわたる。

トラック運送事業者では、適正化事業による定期的な巡回指導を活かし、法令が新しくなれば社内のルールもそれに応じて改正・アップデートすることにより遵法に努める。しかし自助努力では如何ともし難い貨物量の季節変動や、厳しい納品条件等を背景に「守りたくても守れない」状況が発生する。とりわけ経営資源の限られる中小・零細規模の事業者に対して自助努力への期待には限度がある。

こうした背景の中、2018年6月より自動車運転者の過労防止違反に対する行政処分が強化され、改善基準告示の未遵守による行政処分量定が引き上げられた。処分強化により、小規模営業所では停止車両数が5割になるケースもある。

仮に、改善基準告示の見直しに準じて行政処分が変更されることがあっても、輸送の担い手の不足に影響を与えない配慮が求められる。

(2) 荷主対策の深度化

長距離運行ドライバーの拘束時間を減らすためには、生産性の低い業務に関わる時間から優先的に削減していく必要がある。その代表格が発荷主や着荷主（以下、荷主）の庭先での待ち時間である。例えば、本調査では農畜水産品出荷団体を荷主とする長距離運行では拘束時間が特に長く、改善基準告示の未遵守件数も多かった。一方、これらの運行では待機時間も長く、労働時間改善のための伸びしろがあることもわかった。

待機時間の短縮化はトラック運送事業者のみの努力では限界がある。トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主（元請け運送事業者を含む）に対しては、関係省庁と連携して荷主勧告を行うことが求められる。

同様に、非合理的な到着時刻の設定や、やむを得ない遅延に対してもペナルティを設定するなど、優越的な立場を利用して取引先であるトラック運送事業者の違反行為を助長する荷主には、下請法違反、物流特殊指定違反として厳格に対処することが求められる。

(3) 中継・マルチモーダル運行の推進

長距離運行ドライバーの拘束時間を減らすには、発荷主・着荷主が立地する地域内輸送（末端集配）と発荷主・着荷主の都市間輸送（幹線運行）と組み合わせて、輸送を中継したり、鉄道・フェリーなどとマルチモーダル化して輸送することも有効である。

中継・マルチモーダルの前提としては、末端輸送と幹線輸送の接続性の向上、中継拠点（大型車が待機し乗務員を交代施設できる施設）の確保整備、マルチモーダル化する場合は、当該輸送モードの輸送供給量の確保など、取り組むべき課題は多い。

特にマルチモーダル化については、本調査では拘束時間削減のためフェリーを利用したいというニーズは高かったが、乗船枠を確保できないという問題点が指摘された。定期運行ダイヤを組む鉄道・フェリー輸送の供給量を増やすには、安定的な輸送需要が必要である。トラック運送業界が鉄道・フェリー業界と連携して利用しやすい輸送サービスを開発し、安定需要を顕在化させることも必要である。

（４）交通インフラマネジメント

運転者の労働時間短縮や改善基準告示を遵守していく上で、高速道路等の走行環境の整備やSA、PA等の休憩施設の拡充が重要である。また、道の駅^{*1}やトラックステーション^{*2}など休憩・宿泊機能のある施設を全国に拡充していくことが必要である。これらは長距離輸送の労働時間短縮のカギを握る中継輸送を実現させる上で欠くことのできない「結節点」となりうるインフラであり、関連する高速道路の一時退出（スマート IC）の拡充と合わせて整備することが求められる。

また、運転の安全性の確保と運転時間の短縮、業務効率のためには、高速道路の活用が必要不可欠である。「標準的な運賃」の原価算定においても中長距離輸送では高速道路の往復利用を前提としており、営業用車割引制度の創設、高速道路料金の割引率の拡大など、利用しやすい環境整備が求められる。

さらに、高速道路の一部区間では最高速度 120km/h の試験運用が行われており^{*3}、まもなく本格運用が行われる予定である。しかし、大型貨物車では 90km/h を制限とするスピードリミッターの装着が義務づけられている。同一車線や並行車線を走行する他の車両との速度差が大きくなると危険度は増すという指摘もある。スピードリミッターの上限の拡大を検討する必要性は高い。

（５）標準的な運賃の普及による乗務員処遇の改善

今回の改善基準告示の見直しにより、拘束時間の短縮や運転時間の新たな条件設定などは広範囲なものになるとみられるが、この基準に遵法となる運行を行っていく上では、十分な運転者の採用・確保による業務集中の解消という視点は重要である。しかし、トラックドライバーの有効求人倍率は約 2.0 倍と全職業平均より著しく高いなど、人手不足は厳しい現状にある。また、「労働時間は 2 割長く、賃金水準は 2 割低い」と指摘されているように、労働時間と処遇の改善は、改善基準告示を遵守していく上で大きなカギになる。

*1 地方自治体と道路管理者が連携して設置し、国土交通省が登録する。商業施設や休憩の他、宿泊機能を持つ施設もある。2020年7月現在 1,180 箇所。

*2 休憩施設と運行情報センターが一体となった道路施設。公益社団法人全日本トラック協会と各都道府県トラック協会が管理・運営する。

*3 新東名の新静岡―森掛川間と東北道の花巻南―盛岡南間では試験運用されている。

今般、法令を遵守して経営する際の参考となる運賃として、「標準的な運賃」*4 が示された。この「標準的な運賃」はドライバーの労働条件を改善し、トラック運送業がその機能を持続的に維持しながら、国民生活と経済を支えていくことを目的としたものである。そして「標準的な運賃」は、ドライバー時間単価を全産業水準にする前提で算出されたものであり、この普及によりドライバーの処遇の改善、労働時間の短縮、ひいては遵法の運行体制に繋げることが必要である。

*4 2019年12月14日施行、運賃の告示は2020年4月24日（2024年3月31日までの時限措置）

参考：見直しA案とB案（P9）に対する各県トラック協会からの関連意見

■拘束時間

- ・2日平均で16時間、ただし1日最大18時間まで

関連意見：「なお、48時間超えの運行指示書を持って運行する場合には、2日で32時間とし、1日最大の時間を問わないものとする」を付加する

■休息期間

- ・継続6時間以上、ただし2日平均は8時間以上

関連意見：「なお、48時間超えの運行指示書を持って運行する場合には、1回3時間以上の分割休息で合計16時間（2日平均で8時間）以上」を付加する

- ・1回3時間以上の分割休息で、合計8時間以上

関連意見：「1回3時間以上の分割休息で、2日平均で8時間以上」に変更する

■運転時間

- ・2日平均で1日あたり10時間

関連意見：10時間を11時間に
10時間を12時間に

- ・2週平均で1週間あたり48時間

関連意見：48時間を50時間に

- ・連続運転時間5時間以内

関連意見：5時間を6時間に

- ・5時間運転の時点で、1回連続10分以上かつ合計30分の運転離脱

関連意見：8時間運転の時点で、1回連続10分以上かつ合計60分の運転離脱

■渡り

- ・最初の勤務を開始してから最後の勤務までの時間は144時間以内（フェリーに乗船する時間及び休日は除く）

関連意見：144時間を168時間に

■その他

関連意見：「自動車運転者の1日は始業時刻から起算した24時間」の考え方変更（始業時刻の前ズレによる拘束時間のダブルカウントの解消）

改善基準告示の見直しに向けた
トラックドライバーの働き方に関する実態調査
＜改善基準告示の見直しと要望事項＞
報告書

発行日 2020年8月

制作 九州トラック協会

〒812-0013 福岡県福岡市博多区博多駅東一丁目18番8号

TEL 092-451-7845 FAX 092-451-7964

(禁無断転載)