

トラックのフェリー特例(改善基準告示の通達)の見直しについて

概要

- これまで、トラックがフェリーを利用する場合、乗船時間のうち2時間を労働時間とし、残りを休息時間とする取扱いとなっていた(労働基準局長通達)。
- 一方、フェリー会社のサービス拡大などにより、トラックドライバーは乗船時間を実質的に全て休息にあてることができ、労働時間は生じていない状況であるため、通達の見直しを要望する労使合意がなされた。
- 厚生労働省は通達を改正し、平成27年9月1日からトラックのフェリー乗船時間を全て休息時間とする取扱いとした。



[具体例] ◎ドライバーは毎日連続8時間の休息をとる義務がある。



改正前:(休息6時間、拘束2時間) ... 下船後、2時間休息してから出発
※宇都宮～東京間の走行距離に相当

改正後:(休息8時間) 下船後、すぐ出発

制度改正のメリット

- 連続休息時間(8時間)確保のためフェリー下船直後に取っていた休息時間が減ることから、時間に余裕をもった運転が可能となる。(安全運行にもメリット)
- 拘束時間として扱われていた時間が休息時間として扱われることから、フェリーを利用した場合でも改善基準告示で定められた月間の拘束時間の上限(原則293時間)の遵守が容易となる。
- 上記のことから北海道や九州をはじめ、全国でフェリーの利用がしやすくなり、旅客線業界も歓迎している。

トラックのフェリー特例の4者合意

平成27年7月1日

フェリー乗船時における拘束時間の取扱いについて

国土交通省自動車局貨物課長

公益社団法人 全日本トラック協会会長

全日本運輸産業労働組合連合会委員長

全国交通運輸労働組合総連合委員長

トラック輸送は国民生活と経済を支えるライフラインとして極めて重要な産業である。しかし、近年ドライバー不足が顕在化しつつあるところ、ドライバーの労働条件を改善しつつ、安定的な輸送力を確保していく必要がある。

このため、官・労・使をあげて、改善基準告示を遵守しつつ、安定的な輸送を行っていく必要がある。これにあたり、改善基準告示におけるフェリー乗船時における拘束時間の取扱いについて、フェリー会社による乗船サービスの広がり等に伴って、一部現場の実態と乖離を生じてきている点があり、これを是正することが改善基準告示の確実な遵守につながるという認識の下、下記について確認することとする。

記

1. 改善基準告示において、現在、フェリー乗船時間が2時間を超える場合は2時間（フェリー乗船時間が2時間未満の場合はその時間）を拘束時間として取り扱っているフェリー乗船時における取扱いについては、今後、拘束時間ではないものとして取り扱うこととするよう、厚生労働省に要望する。

2. 1. の取扱いの変更は、フェリー乗船時における労働時間に係る従前からの給与計算上等の取扱いに影響を与えるものではない。

3. 1. の取扱いの変更は、これにより拘束時間となる時間が減少したことをもってさらに労働強化することを許容するものではない。

当該フェリー乗船時における特例を活用するトラック事業者は、変更前の取扱いにより計算した場合においても月間及び年間の拘束時間の上限を遵守することとする。また、1日の拘束時間の上限（13時間）及びその例外の規定（15時間を超える回数は1週間につき2回が限度）並びに運転時間（連続運転4時間及び運転時間2日平均で1日9時間等）その他の改善基準告示の規定を遵守することとする。

4. 今般の改善基準告示に基づく局長通達の改正においては、労使において合意した上記事項のみを厚生労働省に要望し、その他の長時間労働の抑制に向けた事項については、引き続き、官・労・使において協議することとする。



国自貨第54号
平成27年7月1日

厚生労働省労働基準局長 殿

国土交通省自動車局長



フェリー乗船時における拘束時間の取り扱いについて（申し入れ）

トラック運送業においては、運転者の労働条件の改善に向けて、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）を遵守しつつ、安定的な輸送力を確保すべく取組を進めているところです。

労働条件の改善は、昨今顕在化しつつあるドライバー不足への対策としても重要であり、業界をあげて、これに取り組んでいるところ、改善基準告示におけるフェリー乗船時における拘束時間の取り扱いについて、一部現場の実態と乖離している点があり、これを是正することが改善基準告示の確実な遵守につながるという認識の下、別紙のとおり、行政、経営者、労働組合において、上記取り扱いの改正について含意いたしました。

これを踏まえ、フェリー乗船時における拘束時間の取り扱いに関して下記のとおり申し入れますので、ご高配を賜りますようお願いいたします。

なお、フェリー輸送は、遠隔地からの水産品や農作物の輸送に活用されており、初秋から輸送量が増加することも踏まえ、時宜を得た改正を何卒よろしく願いたします。

記

別紙の行政、経営者、労働組合による合意を踏まえ、「一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について（平成元年基発第92号）」の「4 自動車運転者がフェリーに乗船する場合」について、現在、2時間を拘束時間として取り扱っているフェリー乗船時における取扱について、今後、拘束時間ではないこととするよう、改正して頂きたい。

トラックのフェリー特例の申し入れ

改善基準のポイント



厚生労働省労働基準局

はじめに

トラック運転者の労働条件の改善を図るため、労働大臣告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が策定されています。以下はそのポイントです。

ポイント

1

拘束時間・休息期間

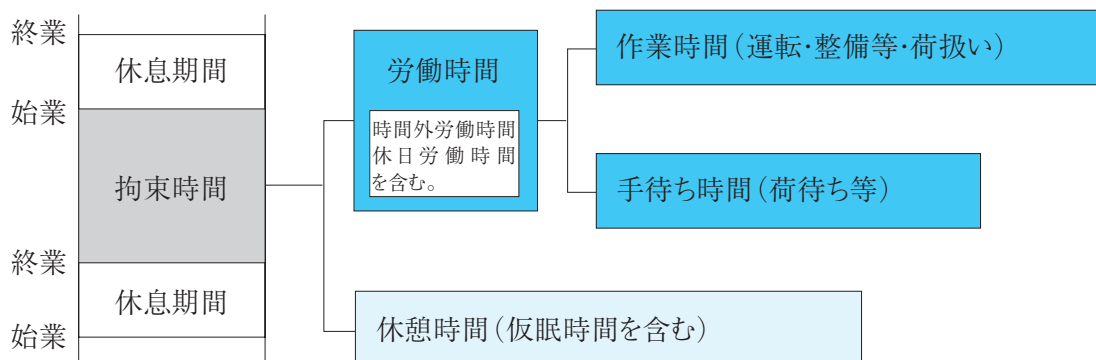
改善基準告示は、自動車運転者の労働の実態を考慮し、拘束時間、休息期間等について基準を定めています。

(1) 拘束時間は以下のとおりです

始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間をいいます。

(2) 休息期間は以下のとおりです

勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。



※ 労働時間には、時間外労働時間と休日労働時間が含まれますので、その時間数・日数をできるだけ少なくして、改善基準告示に定める拘束時間内の運行、休息期間の確保に努めて下さい。

