

令和 6 年 3 月 29 日
国自安第 169 号
国自基第 224 号

公益社団法人全日本トラック協会 会長 殿

国土交通省 物流・自動車局 安全政策課長



車両基準・国際課長



自動車運転者の休息場所として利用する車両内ベッドについて

2 人体制で自動車運転者を配置して、トラックの車両内に座席とは別に設置されているベッド（以下「車両内ベッド」という。）を自動車運転者の休息場所として運行中に利用することについて、令和 6 年 4 月 1 日から適用される改正改善基準告示で自動車運転者の休息場所として二人乗り乗務の特例の適用を受ける車両内ベッドの要件が定められているところ、国土交通省において、休息中の自動車運転者の安全に配慮する観点から、走行中に使用するために設計される車両内ベッド等について安全上配慮されるべき事項及び車両内ベッドの使用条件や注意事項等についての使用者への周知を徹底することを「トラックの車両内ベッドの設計上の配慮事項等について」としてとりまとめ、自動車製作者等に別紙のとおり通知しました。

運送事業者の皆様におかれましては、車両内ベッドを活用する場合には、自動車製作者又は車両架装事業者により取扱説明書等に記載された使用条件や注意事項等に従って適切に利用いただくようお願いいたします。

以上

令和 6 年 3 月 29 日
国自基第 218 号

一般社団法人日本自動車工業会 会長 殿

国土交通省 物流・自動車局 車両基準・国際課長



「トラックの車両内ベッドの設計上の配慮事項等について」の制定について

トラック等自動車運転者の就労実態等を踏まえて策定された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第 7 号。以下「改善基準告示」という。)においては、運転者が 2 人乗務する場合に最大拘束時間を延長することができる特例(以下「2 人乗務特例」という。)が設けられているところ、令和 4 年 9 月 27 日の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の報告を踏まえ告示された「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」(令和 4 年厚生労働省告示第 367 号。)により、令和 6 年 4 月 1 日からは、改正後の改善基準告示が適用される。これにより、自動車運転者の拘束時間等が見直されることとなったほか、2 人乗務特例についても見直しが行われ、トラック運転者は、運転交代時の走行中を含み、厚生労働省労働基準局長の定める要件を満たす車両内ベッドで休息した場合には、更なる拘束時間の延長が認められることとなった。

一方、現在、車両内ベッドのシートベルト等安全性の確保のための国連基準は定められておらず、日本においても同様である。

これらを踏まえ、今般、別添のとおり「トラックの車両内ベッドの設計上の配慮事項等について」を定めたので、今後は、当配慮事項等に基づいた設計・開発を行うとともに、車両内ベッドの使用条件や注意事項等についての使用者への周知を徹底するよう貴会傘下会員に対し周知・徹底を図られたい。

以上

トラックの車両内ベッドの設計上の配慮事項等について

1. 背景・目的

トラック等自動車運転者の就労実態等を踏まえて策定された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号。以下「改善基準告示」という。）においては、運転者が 2 人乗務する場合に最大拘束時間を延長することができる特例（以下「2 人乗務特例」という。）が設けられているところ、令和 4 年 9 月 27 日の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の報告を踏まえ告示された「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」（令和 4 年厚生労働省告示第 367 号。）により、令和 6 年 4 月 1 日からは、改正後の改善基準告示が適用される。これにより、自動車運転者の拘束時間等が見直されることとなったほか、2 人乗務特例についても見直しが行われ、トラック運転者は、運転交代時の走行中を含み、厚生労働省労働基準局長の定める要件を満たす車両内ベッドで休息した場合には、更なる拘束時間の延長が認められることとなった。

一方、現在、車両内ベッドのシートベルト等安全性の確保のための国連基準は定められておらず、日本においても同様である。

これらを踏まえ、本文書は、走行中に使用されるトラックの車両内ベッドの設計上の配慮事項等をまとめるとともに、駐車中に使用するために設置された車両内ベッドとの区別の明確化を図るものである。

2. 対象となる車両内ベッド

貨物の運送の用に供する自動車であり、かつ、車両総重量が 8 トン以上又は最大積載量が 5 トン以上であるものに設置される車両内ベッド。後述の「3. 設計上の配慮事項」については、それら車両に設置される車両内ベッドのうち、自動車製作者又は車両架装事業者により走行中に使用するために設計されたもの。

<解説>

自動車製作者及び車両架装事業者へのヒアリングによると、一般的な運送業態に用いられるトラックの乗員保護等の車両の構造上の安全性は、乗員が走行中は座席の定位置へ着席していることを前提に設計されており、車両内ベッドは、駐車中に使用するために設置されているため、取扱説明書等において走行中には使用しないよう注意喚起が行われているとのことである。

一方で、競走馬輸送のように、特定の事業を遂行するために、法令で運転者に必要とされる休息を得るべく車両内ベッドを走行中に使用する必要がある業態及び専用の車両内ベッドの存在が、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トラック作業部会において審議され、改善基準告示における厚生労働省労働基準局長が定める設備については、馬匹輸送（競走馬輸送）におけるトラックの運行実態等を踏まえ、現時点では以下のいずれにも該当する車両内ベッドのみを対象とするとされた。

(ア) 長さ 198cm 以上、かつ、幅 80cm 以上の連続した平面であること

(イ) 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

このような状況を踏まえ、本文書 3. の「設計上の配慮事項」では、走行中に使用するために車両内ベッドを設計する際の設計上の配慮事項を示す。

3. 設計上の配慮事項（走行中に使用するために設置された車両内ベッド）

- (1) 車両内ベッドが確実に車両に取り付けられており、かつ、ベルトを備える等の人員拘束装置及び隔壁等により、衝突時または急減速時に乗員が車両の前方へ放出・転落しないような防止措置が講じられていること。

例えば、ベルト及び隔壁、ベルト及び座席の背当て又はベルト及び座席の背当てと同等の乗員放出を防止するように配置された頑丈な仕切りパイプ等の組み合わせによる措置が講じられていること。ただし、米国の連邦自動車運輸安全規則

(FMCSR) Parts393.76 (h) に定める乗員放出防止の要件に合致するものは、この措置が講じられているとみなす。

- (2) 衝突時または急減速時などを想定した乗員保護に関する措置が図られていること。

例えば、車両の進行方向に対して乗員が横向きの姿勢となること。

- (3) 座席と同等の緊急時の脱出容易性が確保されていること。

例えば、乗員が自ら車外に出ることができないものは、この脱出容易性が確保されているとはみなせない。

- (4) 走行中に使用するために設計された車両内ベッドであることを使用者が認識する措置を講じること。

例えば、自動車製作者又は車両架装事業者により、使用条件及びその注意事項等が車両内ベッド付近への表示及び取扱説明書において明示されていること。

FMCSR Parts393.76 (h)

車両減速時の乗員の飛出防止手段として、車両の前方方向に向かって加えられる、最低 6,000 ポンド（約 2,700kg）の力に耐えるよう設計、設置及び維持されること。

4. 使用者への周知（駐車中に使用するために設置された車両内ベッド）

駐車中にのみ使用するために設置された車両内ベッド（貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が 8 トン以上又は最大積載量が 5 トン以上のものに設置される車両内ベッドのうち、自動車製作者又は車両架装事業者により駐車中にのみ使用するために設計されたもの）については、使用者が誤った認識の元で走行中に使用しないよう、自動車製作者又は車両架装事業者は、車両内ベッド付近又は取扱説明書における使用条件や注意事項等の明示を徹底すること。

5. 適用時期

本文書の発行後半年以降に製造される車両に設置される車両内ベッドに対しては上記配慮事項等に合致したものとなることを期待する。