

バイク便事業者に係る特別加入の対象範囲の見直しについて

背景

- いわゆるバイク便事業者については、貨物自動車運送事業法等の規制の対象となっている総排気量125cc超のバイクを使用する事業者について特別加入できることとしている。
- 「バイク便協同組合」より、125cc以下のバイク便事業者を特別加入の対象に追加するよう要請を受けているところ。

見直しの考え方について

- 特別加入の対象範囲については、下記の条件を考慮して定められており、今般の見直しについても、これらを踏まえ検討する必要がある。

【主な条件】

- ①業務の実態や災害の発生状況からみて労働者に準じて保護するにふさわしい者であること。
- ②業務の範囲が明確に特定でき、業務災害の認定等が保険技術的に可能であること。
- 特別加入を認めるにあたっては、民業圧迫につながらないように留意する必要がある。また、逆選択が生じないよう危険防止措置の徹底等を図ることが不可欠。

災害発生状況等に関する調査について

- 全国のバイク便事業者に対し、災害発生状況及び労働条件等について調査を行い、以下の結果を得たところ（平成23年11月に319事業場に調査を実施。うち10事業場に立入調査を実施）。

【結果概要】

- ①災害発生率や種類別災害発生件数について、総排気量で大きな違いはなかった。
- ②業務の実態についても、総排気量で大きな違いはなかった。
- ③労働者性についても、総合的に判断して労働者と認められる実態にあるものは認められなかった。

対応方針について(案)

対応方針

- 調査結果から、総排気量125cc以下のバイク便事業者については、労働者に準じて保護するにふさわしい者といえる。
- 対象範囲の拡大にあたっては、保険技術的な観点から業務上外の認定が可能となるよう業務の範囲の特定を行う必要があるが、これについては既に特別加入の対象となっている総排気量125cc超のバイク便事業者に準じた取扱いをすることで可能となる。
- 総排気量125cc以下のバイク便事業者の民間の損害保険加入は約半数にとどまっており、また、民間保険は労災保険が補填しない対物の直接損害等も補償内容としていることなどから、必ずしも民業圧迫につながらないものと考え(バイク便協同組合調べ)。
- 業規制の対象外であるため危険防止措置について一定の対応をとる必要があるが、災害発生状況は総排気量により大きな違いがないことから、逆選択の危険性は低いといえる。



総排気量125cc以下のバイク便事業者を、特別加入の対象範囲に追加するものとする。

(平成25年4月1日施行予定/新たな対象範囲について通達を发出)

○追加にあたっての留意点

- ・ バイク便事業者の労働者性については、実態に応じて判断すべきものであり、契約の形態のみをもって判断をすることのないよう注意喚起を図ること。
- ・ 業務の範囲の特定については、通達等により明確化を図ること。
- ・ 道路交通法等の規制に準じた災害防止協定の提出を求める等の安全措置の徹底を図ること。

労災保険の特別加入制度について

1. 趣旨

労災保険は、労働基準法に基づく事業主の災害補償責任を担保することを基本とする制度である。労働基準法上の労働者でない者については対象外とされているが、特別加入とは、業務の実態、災害の発生状況等からみて労働者に準じて保護することが適当である者について労働者とみなし、業務災害及び通勤災害について保険給付等を行う制度。

2. 特別加入の対象者

- ① 中小事業主及びその者が行う事業に従事する者
- ② 労働者を使用しないで事業を行う一人親方その他自営業者及びその者が行う事業に従事する者

○個人タクシー業者、個人貨物運送業者 ○大工、左官、とび、石工等の建設業の一人親方 ○漁船による水産動植物の採捕の事業に従事する者 ○植林、伐採、木炭製造等を行う林業の一人親方 ○医薬品の配置販売業者 ○廃品回収業、くず鉄業と呼ばれる事業を行う再生資源取扱業者 ○船員法第1条に規定する船員が行う事業に従事する者

③ 特定作業従事者

○特定の危険有害な農作業に従事する者 ○特定の農業機械を用いて農作業を行う者 ○国、地方公共団体が直接、または、事業主団体に委託して実施する職場適応訓練として行われる作業に従事する者 ○危険有害な作業に従事する家内労働者 ○労働組合等常勤役員 ○介護作業従事者

④ 海外派遣者

3. 保険給付

原則として、労働者の場合と同様の給付(二次健康診断等給付を除く)

* ②、③の一部については、通勤災害に関して給付が行われない。

4. 保険料率

- ① : 当該事業に適用される労災保険率と同一の率
- ②～④ : 同種・類似の事業の災害率等を考慮して定める率

5. 給付基礎日額

3,500円～20,000円までの13段階のうち希望額を徴し、都道府県労働局長が決定した額

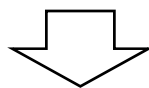
対象範囲の経緯

- バイク便事業(総排気量125cc超)については、特別加入の対象範囲を定めた労災則第46条の17第1号の「自動車を使用して行う旅客又は貨物の運送事業」(同省令同条第1号)に該当するものとして運用している。

経緯

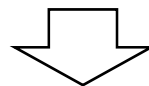
昭和40年 特別加入制度を新設。自動車を使用して行う旅客又は貨物の運送事業に該当する対象範囲を個人タクシー及び個人貨物運送業者(※)と定める(通達事項)

※道路運送法(昭和26年法律第183号)第4条の一般自動車運送事業の免許を受けた者



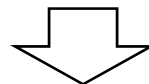
昭和49年 いわゆる白ダンパーカー運転手(※)を対象範囲に追加

※事業の実態が運送の事業に該当し、かつ、「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法(昭和42年法律第131号)」の適用を受ける者



昭和56年 いわゆる赤帽(※)を対象範囲に追加

※貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)第36条の貨物軽自動車運送事業の届出をした者



平成6年 バイク便事業者(総排気量125cc超)(※)を対象範囲に追加

※貨物自動車運送事業法の制定に伴い、規制の対象外であったバイク便事業(125cc超のバイクを使用)も貨物軽自動車運送事業として届出が義務付けられたため、特別加入の対象とした。

バイク便事業者の災害発生状況等に関する調査について①

調査について

- 全国のバイク便を行っている可能性のある事業場に対し、バイクライダーの災害発生状況等に関するアンケート調査及び就労実態の確認等についての自主点検を実施※(平成23年11月15日付け基監発1115第2号・基災管発1115第2号「バイクライダーに係る自主点検等の実施について」)。

※アンケート調査有効回答数45 (総事業場319)

(総排気量125cc超及び以下のバイク便事業者双方と請負契約を締結している事業場が対象。)

- 就労実態については、自主点検実施後、請負契約を締結しているバイクライダーのうち、その働き方に労働者性が疑われる事業場等を対象に立入調査を実施(10事業場)。

調査結果の概要

1. 災害の発生状況等について

○従事者状況

平成22年度	125cc超		125cc以下50cc超		50cc以下		計	
従事者数	1,360	(割合)	333	(割合)	140	(割合)	1,833	(割合)
雇用契約者数	69	5.1%	33	9.9%	5	3.6%	107	5.8%
請負契約者数	1,291	94.9%	300	90.1%	134	95.7%	1,725	94.1%
労災保険の特別加入者数	774	60.0% ※対請負契約者数	—	—	—	—	774	44.9%

バイク便事業者の災害発生状況等に関する調査について②

- 平成22年度における総排気量50cc以下のバイクを使用するバイクライダーについては、発生率が低くなっているものの、全体としては総排気量で災害の発生率に大きな違いはないものといえる。

○災害発生率(対従事者数)

	125cc超	125cc以下50cc超	50cc以下
平成21年度	12.2%	12.6%	12.2%
平成22年度	11.8%	13.8%	3.6%
計	12.0%	13.2%	7.9%

- さらに、種別別災害発生件数については、全総排気量で「捻挫・打撲」の割合が最大であり、その他の災害においても総排気量で大きな違いはないものといえる。

○種別別災害発生件数(平成21年度～22年度)

	125cc超		125cc以下50cc超		50cc以下		計	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
死亡	2	0.6%(割合)	0	0.0%(割合)	0	0.0%(割合)	2	0.4%(割合)
骨折	60	17.8%	11	12.2%	4	18.2%	75	16.7%
捻挫・打撲	158	46.7%	36	40.0%	9	40.9%	203	45.1%
擦過傷	80	23.7%	23	25.6%	1	4.5%	104	23.1%
その他	38	11.2%	20	22.2%	8	36.4%	66	14.7%
計	338	—	90	—	22	—	450	—

バイク便事業者の災害発生状況等に関する調査について③

2. 就労の実態について

- 総排気量による業務内容の違いについて、高速道路の使用の有無、配送エリア、荷物の重さの違いなどを挙げている事業場もあるが、相違点なしと回答した事業場も多く作業内容について特段の違いが認められるものはなかった。

125cc超のバイクを使用する者の業務と125cc以下50cc超のバイクを使用する者の業務との相違点(28事業場回答)

高速道路の使用	12
配送エリアの違い (排気量大きい場合はエリアが広い)	2
積載重量 (30kg以上の荷物については125cc超の者にのみ委託)	1
相違点なし	9

125cc超のバイクを使用する者の業務と50cc以下のバイクを使用する者の業務との相違点(27事業場回答)

高速道路の使用	7
配送エリアの違い (排気量大きい場合はエリアが広い)	2
荷物の大きさ	1
速度制限、通行に車両制限がある等の理由で担当できない配送がある	1
相違点なし	9

- 就労実態に関する自主点検及び立入調査の結果、委託契約を締結しているバイクライダーについて、総合的に判断して労働者と認められる実態にあるものは認められなかった。

※事業場によっては、業務研修や再委託の禁止、商号の使用禁止等、バイク便事業者の労働者性を肯定する要素も認められた。しかし、これらの対応は、一般的に請負作業の水準維持のために必要なものと認められる事項でもあり、必ずしも、これをもって当該バイク便事業者を労働者と認めるべきものとはいえない。

バイク便事業者の災害発生状況等に関する調査について④

3. 労働者性に関する調査の概要

○ 事業場に対する自主点検

- ・ バイク便を行っている可能性のある319事業場に対し、バイク便事業者の労働者性等に関する自主点検表を送付。
- ・ 有効回答225事業場のうちバイク便を行っている事業場は58事業場。
- ・ 58事業場のうち、委託契約を締結しているのは48事業場であり、労働契約を締結しているのは10事業場。

○ 立入調査

- ・ 自主点検結果を踏まえ、委託契約を締結しているバイクライダーの労働者性が肯定されると疑われる9事業場及び労働契約を締結している事業場のうち労基法違反が疑われる1事業場に対し、立入調査を実施。
- ・ 調査対象とした10事業場において、労働基準監督官が調査した結果、労働者性の判断要素150項目中(15項目×10事業場)145項目が労働者性を否定するものに該当した。

○ 結果

- ・ 就労実態に関する自主点検及び立入調査の結果、委託契約を締結しているバイクライダーについて、総合的に判断して、労働者と認められる実態にあるものは、認められなかった。

参照条文

○労働者災害補償保険法（昭和二十二年法律第五十号）（抄）

第三十三条 次の各号に掲げる者（第二号、第四号及び第五号に掲げる者にあつては、労働者である者を除く。）の業務災害及び通勤災害に関しては、この章に定めるところによる。

一・二 （略）

三 厚生労働省令で定める種類の事業を労働者を使用しないで行うことを常態とする者

四 前号の者が行う事業に従事する者

五～七 （略）

○労働者災害補償保険法施行規則（昭和三十年労働省令第二十二号）（抄）

第四十六条の十七 法第三十三条第三号の厚生労働省令で定める種類の事業は、次のとおりとする。

一 自動車を使用して行う旅客又は貨物の運送の事業

二 ～七 （略）

○道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）（抄）

第二条 （略）

3 この法律で「旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業であつて、次条に掲げるものをいう。

4・5 （略）

6 この法律で「自動車」とは、道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）による自動車をいう。

7・8 （略）

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

一 一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）

イ 一般乗合旅客自動車運送事業（乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

ロ 一般貸切旅客自動車運送事業（一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

ハ 一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

二 （略）

第四条 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イからハまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一・二 （略）

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

○貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）（抄）

第二条 この法律において「貨物自動車運送事業」とは、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業及び貨物軽自動車運送事業をいう。

2・3 （略）

4 この法律において「貨物軽自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。）を使用して貨物を運送する事業をいう。

5 この法律において「自動車」とは、道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第二条第二項の自動車をいう。

6・7 （略）

第三条 一般貨物自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

第三十六条 貨物軽自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通省令で定めるところにより、営業所の名称及び位置、事業用自動車の概要その他の事項を国土交通大臣に届け出なければならない。当該届出をした者（以下「貨物軽自動車運送事業者」という。）が届出をした事項を変更しようとするときも、同様とする。

2～5 （略）

○道路法

第二十四条の二 道路管理者（指定区間内の国道にあつては、国。第三項、第三十九条第一項、第四十四条の二第八項、第四十九条、第五十八条第一項、第五十九条第三項、第六十一条第一項、第六十四条第一項、第六十九条第一項及び第三項、第七十条第一項、第七十二条第一項及び第三項、第七十三条第一項から第三項まで、第八十五条第三項並びに第九十一条第三項において同じ。）は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、道路の附属物である自動車駐車場又は自転車駐車場に自動車（道路運送車両法第二条第三項に規定する原動機付自転車を含む。）以下この条において同じ。）又は自転車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める自動車又は自転車を駐車させる場合においては、この限りでない。

2・3 （略）

○道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）（抄）

第二条（略）

- 2 この法律で「自動車」とは、原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽引して陸上を移動させることを目的として製作した用具であつて、次項に規定する原動機付自転車以外のものをいう。
- 3 この法律で「原動機付自転車」とは、国土交通省令で定める総排気量又は定格出力を有する原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽引して陸上を移動させることを目的として製作した用具をいう。
- 4 ～9（略）

○道路運送車両法施行規則（昭和二十六年運輸省令第七十四号）（抄）

第一条 道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号。以下「法」という。）第二条第三項の総排気量又は定格出力は、左のとおりとする。

- 一 内燃機関を原動機とするものであつて、二輪を有するもの（側車付のものを除く。）にあつては、その総排気量は〇・一二五リットル以下、その他のものにあつては〇・〇五〇リットル以下
- 二 内燃機関以外のものを原動機とするものであつて、二輪を有するもの（側車付のものを除く。）にあつては、その定格出力は一・〇〇キロワット以下、その他のものにあつては〇・六〇キロワット以下
- 2 前項に規定する総排気量又は定格出力を有する原動機付自転車のうち、総排気量が〇・〇五〇リットル以下又は定格出力が〇・六〇キロワット以下のものを第一種原動機付自転車とし、その他のものを第二種原動機付自転車とする。