

資料 1 改善基準告示見直しに関するご意見について

第 2 回 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バス作業部会

「4週平均1週の拘束時間」

現行	主なご意見
<p>▷ 4週平均1週の拘束時間：65H（月換算281H）</p> <p>13H（1日の拘束時間） = 8H（1日の法定労働時間） + 1H（1日の休憩時間） + 4H（1日の時間外労働時間）</p> <p>65H（4週平均1週の拘束時間） ≒ 13H（1日の拘束時間） × 週5日（1週の稼働日）</p> <p>※ 3,380H（年換算） = 65H（1週の拘束時間） × 52週</p> <p>※ 281H（月換算） = 3,380H（年換算の拘束時間） ÷ 12ヶ月 = 195H（1ヶ月の法定労働時間と休憩時間） + 86H（1ヶ月の時間外・休日労働時間）</p> <p>（参考）1ヶ月の法定労働時間および休憩時間について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 週40H × 52週 = 2,080H ・ 2,080H ÷ 8H = 260H（1年間の休憩時間） ・ 2,080H + 260H = 2,340H（1年間の法定労働時間と休憩時間） ・ 2,340H ÷ 12ヶ月 = 195H（1ヶ月の法定労働時間と休憩時間） 	<p>【労働者代表】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「1年の拘束時間」は、時間外720Hを念頭に3,300Hとすべき。 ・ 「1ヶ月の拘束時間」は、「4週平均1週の拘束時間」があれば不要ではないか。両論併記の必要性が分からない。 ・ 災害や事故等、「特別な事情」で遅れる場合には、例外的な運用とすればいい。原則の時間を延ばすべきではない。 <p>【使用者代表】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「1年の拘束時間」は、労働基準法と同様、時間外960Hを前提にまず考えるべき。 ・ 労側は3,300Hと主張する中で、休憩1Hを前提としているが、実際の休憩時間は1Hではない。そういった現状も踏まえて時間を考える必要がある。 ・ 「1ヶ月の拘束時間」は、労務管理上、利便性が高いので、新たに導入してほしい。4週平均と選択制にしてほしい。 <p>※トラックでは、月60時間超の時間外労働について、割賃50%が適用されることにより、時間外労働時間数は徐々に減少していく旨の発言あり。</p> <p>（休日込みの「1年の拘束時間」、「1ヶ月の拘束時間」の具体的な時間数について発言なし）</p>
<p>▷ 貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者については、労使協定があるときは、年52週のうち16週まで、4週平均1週71.5Hまで延長できる。</p> <p>（参考）貸切バス・高速バスの特例について 特例の71.5Hを16週延長した場合の年拘束時間は3,484Hとなる。 3,484H = (71.5H × 16週) + (65H × 36週)</p> <p>※ 309H（延長した場合の月換算） ≒ (71.5H × 52週) ÷ 12ヶ月 = 195H（1ヶ月の法定労働時間と休憩時間） + 114H（1ヶ月の時間外・休日労働時間）</p>	<p>【労働者代表】 （発言なし）</p> <p>【使用者代表】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 71.5Hの特例については、需要変動に対応するためにも、今後も必要。 ・ 「貸切バスを運行する営業所」だけでなく、「高速バスを運行する営業所」においても、特例を使えるようにしてほしい。

「1日の休息期間」、 「1日の拘束時間」

現行	主なご意見
<p>▷ 1日の休息期間：8H</p>	<p>【労働者代表】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「1日の休息期間」は、ILO勧告を踏まえ労働側全体として11Hを目指す。 <p>【使用者代表】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「1日の休息期間」を11Hに見直すと、比例して拘束時間、労働時間の減少につながり、混雑する朝ラッシュの減便等、お客様への影響が極めて大きい。 ・現行でも、休息が長い日もあれば短い日もあり、平均して、1日11H以上の休息期間はとれている。 <p>(「1日の休息期間」の具体的な時間数については発言なし)</p>
<p>▷ 1日の拘束時間：13H</p> <p>13H (1日の拘束時間) = 8H (1日の法定労働時間) + 1H (1日の休憩時間) + 4H (1日の時間外労働時間)</p> <p>▷ 1日の最大拘束時間：16H</p> <p>16H (1日の最大拘束時間) = 8H (1日の法定労働時間) + 1H (1日の休憩時間) + 7H (1日の時間外労働時間)</p>	<p>【労働者代表】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「1日の休息期間」を11Hに見直すのであれば、「1日の拘束時間」は最大13Hとなる。 <p>【使用者代表】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現行でも、拘束が長い日もあれば短い日もあり、平均して、1日13Hの拘束時間となっている。 <p>(「1日の拘束時間」、「1日の最大拘束時間」の具体的な時間数については発言なし)</p>
<p>▷ 1日の拘束時間の延長：15H超えは、週2回まで</p> <p>(※ トラック、バスのみ)</p>	<p>【労働者代表】 (発言なし)</p> <p>【使用者代表】 (発言なし)</p>

「運転時間」、 「連続運転時間」

現行	主なご意見
<p>▷ 運転時間 2日平均：9H 4週平均1週：40H</p> <p>▷ 貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者については、労使協定があるとき、52週間についての運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、52週間のうち16週間までは、4週間平均1週間当たり44時間まで延長可</p>	<p>【労働者代表】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天候や渋滞の影響で超過する場合には、柔軟な運用として取り扱ってもいいのでは。 (具体的な時間数については、発言なし) <p>【使用者代表】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転時間や連続運転時間に限らず、拘束時間等についても、天候、渋滞の影響、軽微な移動等、特別な事情については、柔軟な運用としてほしい。 ・運転時間は、労働時間の管理を持って、概念として廃止していただきたい。
<p>▷ 連続運転時間 4H</p> <p>▷ 運転開始後、4H以内又は4H経過直後に30分以上の「運転の離脱」が必要 (1回につき10分以上、分割可)</p>	<p>【労働者代表】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天候や渋滞の影響で超過する場合には、柔軟な運用として取り扱ってもいいのでは。 ・国交省の基準を踏まえ、2Hに短縮してもいいのでは。 <p>【使用者代表】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転時間や連続運転時間に限らず、拘束時間等についても、天候、渋滞の影響、軽微な移動等、特別な事情については、柔軟な運用としてほしい。

特例、その他

現行	主なご意見
<p>▷ 分割休息特例 業務の性質上、勤務の終了後8H以上の休息を与えることが困難な場合、原則として2週間～4週間程度、全勤務回数の2分の1を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び経過直後に分割して与えることができる。ただし、分割された休息は、1日において継続4H以上、合計10H以上とすること。</p>	<p>【労働者代表】 基準を明確にして見直すべき。</p> <p>【使用者代表】 現行どおり残してほしい。</p>
<p>▷ 2人乗務の特例 車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合、1日の最大拘束時間を20Hまで延長することができ、休息期間を4Hまで短縮することができる。</p>	<p>【労働者代表】 (発言なし)</p> <p>【使用者代表】 (発言なし)</p>
<p>▷ フェリーの特例 勤務の途中でフェリーに乗船する時間は、乗務時間のうち2時間については拘束時間、その他の時間については休息期間として取り扱う。ただし、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない。</p>	<p>【労働者代表】 (発言なし)</p> <p>【使用者代表】 (発言なし)</p>
<p>▷ 休日労働：2週間に1回</p>	<p>【労働者代表】 休日労働は、2週間に1回程度が妥当では。</p> <p>【使用者代表】 (発言なし)</p>