

## 資料 1 改善基準告示の見直しの方向性について（ハイヤー・タクシー）

# 見直しの背景について

## 共通事項

- ▷ 自動車運転業務は、働き方改革関連法により、令和6年4月以降、新たに月45時間、年360時間の上限規制が適用になり、臨時的特別な事情がある場合であっても年960時間が時間外労働の上限となる。（違反に対して刑事罰の適用あり。）。
- ▷ また、労働基準法第36条に基づく指針により、時間外労働・休日労働をできる限り少なくすることが求められる。
- ▷ 働き方改革関連法の附帯決議では、改善基準告示について、「過労死防止の観点」から見直しを行うこととされている。
  - ※ 脳・心臓疾患の労災認定基準では、発症前1ヶ月間に100時間又は2～6ヶ月平均で月80時間を超える時間外・休日労働が認められる場合は、業務と発症との関連性は強いと評価できるとしている。

## 休息期間

- ▷ 「勤務間インターバル」と脳・心臓疾患の発症の関係について、以下のとおり分析されている。（※）
  - ・疲労の蓄積をもたらす要因として睡眠不足は深く関わっているといえ、（以下、略）1日5～6時間程度の睡眠が確保できない状態が継続した場合には、そのような短時間睡眠となる長時間労働（業務）と発症との関連性が強いと評価できる。
  - ・「勤務間インターバル」の時間数、「勤務間インターバル」が短い勤務の有無やその回数が、睡眠の長さ、疲労感、高血圧等に有意に関連する。
  - ・長時間の過重負荷の判断に当たっては、「勤務間インターバル」が短い勤務については、睡眠時間の確保の観点から「勤務間インターバル」がおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価すること。
- ▷ ILO161号勧告において「11時間（いかなる場合も8時間を下回ってはならない）」と定められている。
  - ※ EU規則では、トラック、バスについて、「11時間（週3日までは9時間に短縮可）」と定められている。

# 拘束時間について

## これまでの議論

### 【日勤について】

- 脳・心臓疾患の労災認定基準を踏まえ、時間外・休日労働が月80時間以下となるよう、日勤の拘束時間は「1ヶ月275時間」に見直すべきではないか（労）
- 時間外960時間の上限規制は法律で定められたことなので、遵守する必要がある。時間外960時間にあわせて月の拘束時間を短くするのは当然のこと。ただし、1ヶ月の拘束時間を299時間から一気に275時間へ見直すのは難しいのではないか。現行の299時間に比べ、10時間短い288時間あたりが妥当ではないか（使）
- タクシー運転者の魅力は、歩合給で、頑張れば稼げるということ。上限を厳しくしすぎるとは、労働意欲をそぎかねない（使）
- 若い労働者に魅力を持ってもらうためには、拘束時間を短くして、タクシー業界の賃金体系も見直す必要があるのではないか（労）

### 【隔勤について】

- 隔勤は身体的に負担の高い勤務なので、拘束時間は250時間程度に短縮するべきではないか。2暦日の拘束を20時間×乗務日数12.5日で算出した（労）
- 現行、隔勤の拘束時間の内訳は、時間外・休日が80時間に及ばないので、見直す必要性はないと考える（使）

# 拘束時間について

## 考え方

- ① タクシーの日勤の拘束時間は、3業態の中では最も長くなっており、大幅に見直すことが必要ではないか。
- ② 隔日勤務については、現行の基準について適正な運用を促すべきではないか。

## 現行

### ～日勤～

- ▷ 1ヶ月の拘束時間：299時間
- ※  $299\text{時間} = 195\text{時間} + 104\text{時間}$

### ～隔勤～

- ▷ 1ヶ月の拘束時間：262時間
- ▷ 地域的事務その他の特別な事情がある場合、労使協定を締結し、年6回270時間まで延長できる。
- ※  $262\text{時間} = 195\text{時間} + 67\text{時間}$
- ※  $270\text{時間} = 195\text{時間} + 75\text{時間}$

(参考) 1ヶ月の法定労働時間と休憩時間(平均)について  
1年間の法定労働時間：40時間×52週=2,080時間  
年間の休憩時間：2,080時間÷8時間=260時間  
1ヶ月の法定労働時間と休憩時間：(2,080時間+260時間)÷12ヶ月=195時間

※ 所定労働日数が異なり、休憩時間を法定より多く設定している事業場もあるため、ここで示している計算式及び数値はあくまでも「目安」である。

## 案

### ～日勤～

- ▷ 1ヶ月の拘束時間：288時間
- ※  $288\text{時間} = 195\text{時間} + 93\text{時間}$

### ～隔勤～

- ▷ 1ヶ月の拘束時間：262時間
- ▷ 地域的事務その他の特別な事情がある場合、労使協定を締結し、年6回270時間まで延長できる。

# 拘束時間、休息期間について

## これまでの議論

### 【日勤について】

- 労災認定基準の専門検討会報告書においても、勤務間インターバルがおおむね11時間未満だと長時間の過重負荷に影響を与えると結論づけられた。運転者に十分な睡眠時間を確保してもらうために、休息期間は11時間とすべき（労）
- 休息期間は、タクシーだけの話ではない。現行の休息期間も、全ての業態で8時間と共通で定められている。他の業態（トラック、バス）の議論も踏まえつつ、慎重に検討したい（使）
- 一律11時間の休息期間の導入が無理であれば、EU規則を参考に原則11時間とするのはよいが、ただし書きの回数や時間については慎重に検討したい（労）

### 【隔勤について】

- 隔勤は身体的負担の高い勤務なので、休息期間は24時間、拘束時間は20時間に見直してほしい（労）
- 隔勤は、いわゆる流し中心の勤務形態なので、過労のイメージはない。現行どおりが妥当ではないか（使）

# 拘束時間、休息期間について

## 考え方

- ① 脳・心臓疾患の労災認定基準に関する専門検討会報告書において、長時間の過重負荷の判断にあたり、「勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無」を検討し評価することが妥当とされている。
- ② 同報告書では、1日5～6時間程度の睡眠が確保できない状態が継続するような長時間労働と発症との関連が強いと評価できるとし、実態調査では、「休息期間」が8時間以下の場合、半数以上が睡眠時間が5時間以下となっていた。
- ③ 以上の状況を踏まえ、「休息期間」は原則11時間とする一方、業務の繁閑に対応するため、これによらない場合の上限時間、回数等を別途設けることとしてはどうか。

## 現行

### ～日勤～

- ▷ 1日の休息期間：8時間
- ▷ 1日の拘束時間：13時間（最大16時間）

### ～隔勤～

- ▷ 2暦日の休息期間：20時間
- ▷ 2暦日の拘束時間：21時間

## 案

### ～日勤～

- ▷ 1日の休息期間：原則11時間（週3回まで9時間）
- ▷ 1日の拘束時間：原則13時間（週3回まで15時間）

（参考）上限まで延長した場合  
(15時間×3日) + (13時間×4日) = 週97時間

### ～隔勤～

- ▷ 2暦日の休息期間：20時間
- ▷ 2暦日の拘束時間：21時間

# 車庫待ち等について

## これまでの議論

- 「車庫待ち等」の議論は、まず定義を明確にすべき。「車庫待ち等」には「駅待ち」も含まれるとされているが、そもそも「駅待ち」の概念が判然としない（労）
- 「車庫待ち等」は、客から連絡がくるまで待機する形態なので、身体的負担も少ないはず。具体的な例を示しつつ、定義を明確にしてほしいが、時間は現行どおりでいいのではないか（使）
- 「車庫待ち等」の時間は、脳・心臓疾患の認定基準を踏まえた時間となるよう見直してほしい（労）

（参考）車庫待ち等の自動車運転者

車庫待ち等の自動車運転者とは、「顧客の需要等に応ずるため常態として車庫待ち、駅待ち等の形態によって就労する自動車運転者」を指す。

# 車庫待ち等について

## 考え方

- ① 車庫待ち等は、他の勤務形態に比して待機時間の長い勤務形態であり、比較的作業密度が薄く、かつ営業区域が狭いこと等により帰庫させ、仮眠時間を与えることが可能な実態のため、一定の条件の下に最大拘束時間の延長が認められているものであるが、他の業務形態における拘束時間の見直しにあわせて、見直しを行うべきではないか。
- ② 車庫待ち等の具体的な事例等は、改善基準告示の見直しにあわせて別途示すこととしてはどうか。

## 現行

### ～日勤～

#### 【1ヶ月の拘束時間について】

- ▷ 車庫待ちは、1ヶ月の拘束時間299時間を、労使協定を締結し、322時間まで延長できる。

※ 322時間=195時間+127時間

#### 【1日の拘束時間について】

- ▷ 車庫待ちは、次の条件を満たせば24時間まで延長できる。
  - ・ 休息期間 継続20時間以上
  - ・ 16時間超えは1ヶ月7回以内
  - ・ 18時間超えの場合、夜間に4時間以上の仮眠付与

### ～隔勤～

#### 【1ヶ月の拘束時間について】

- ▷ 車庫待ちは、1ヶ月の拘束時間（262時間、延長した場合は270時間）について、次の条件を満たせば、20時間を加えた時間を延長できる。
  - ・ 夜間4時間以上の仮眠付与
  - ・ 21時間超えは労使協定により1ヶ月7回以内

※ 290時間=195時間+95時間

#### 【2暦日の拘束時間について】

- ▷ 車庫待ちは、次の条件を満たせば24時間まで延長できる。
  - ・ 夜間4時間以上の仮眠付与
  - ・ 21時間超えは労使協定により1ヶ月7回以内

## 案

### ～日勤～

#### 【1ヶ月の拘束時間について】

- ▷ 車庫待ちは、1ヶ月の拘束時間288時間を、労使協定を締結し、300時間まで延長できる。

※ 300時間=195時間+105時間

#### 【1日の拘束時間について】

- ▷ 車庫待ちは、次の条件を満たせば24時間まで延長できる。
  - ・ 休息期間 継続20時間以上
  - ・ 16時間超えは1ヶ月7回以内
  - ・ 18時間超えの場合、夜間に4時間以上の仮眠付与

### ～隔勤～

#### 【1ヶ月の拘束時間について】

- ▷ 車庫待ちは、1ヶ月の拘束時間（262時間、延長した場合は270時間）について、次の条件を満たせば、10時間を加えた時間を延長できる。
  - ・ 夜間4時間以上の仮眠付与
  - ・ 21時間超えは労使協定により1ヶ月7回以内

※ 280時間=195時間+85時間

#### 【2暦日の拘束時間について】

- ▷ 車庫待ちは、次の条件を満たせば24時間まで延長できる。
  - ・ 夜間4時間以上の仮眠付与
  - ・ 21時間超えは労使協定により1ヶ月7回以内



# ハイヤーについて

## これまでの議論

- ハイヤーは、お客様から指名をいただいて運行する形態。時間外労働時間が短縮すると、取引停止とされる可能性がある。年960時間の上限規制は意識したいが、それ以上の短縮は、業務の特性を踏まえると難しいのではないか（使）
- 確かに、ハイヤーは、お客様から指名をいただいて運行しているので、時間が短くなると仕事を断られてしまうおそれはある。とはいえ、ハイヤーも指針に基づき、時間外労働時間を検討する必要があるのではないか（労）

## 考え方

- ① 令和6年4月以降、自動車運転者にも時間外労働の上限規制が適用になることから、これを遵守しうるよう見直しを行うべきではないか。
- ② ハイヤーについても、休息期間の確保が重要であることを示してはどうか。

## 現行

時間外労働は、次の範囲内となるよう努めること。

- 1ヶ月：50時間
- 3ヶ月：140時間
- 1年間：450時間

## 案

- ・労働基準法の時間外労働の上限規制（月45時間、年360時間、臨時的特別な事情がある場合には年960時間）を遵守し、時間外・休日労働時間を短くするよう努める必要があること。
- ・加えて、休息期間については、一定の時間を努力規定として設定する。

# 特例、その他について

## これまでの議論

- 休日労働は、現行どおり、2週間に1回が妥当ではないか（労使）
- 災害や事故等、どうしてもない場合には、柔軟な取扱いとしてもいいのではないか（使）

## 考え方

- ① 令和6年4月以降、自動車運転者にも時間外労働の上限規制（月45時間、年360時間の上限規制が適用になり、臨時的特別な事情がある場合であっても年960時間が時間外労働の上限）が適用になることから、これを遵守しうよう見直しを行うべきではないか。
- ② 災害や事故に伴う遅延等については、例外的な取扱いを認めることとしてはどうか。

## 現行

- ▷ 休日労働：  
2週間に1回



## 案

- ▷ 休日労働：2週間に1回（現行どおり）
- ▷ **予期しない事象による遅延**  
事故、悪天候、車両の故障、フェリーの中断、道路の封鎖等、予期しない事象による遅延等が発生した場合、客観的な記録が認められる場合に限り、当該遅延に伴う時間について、1日の拘束時間を延長させることができる。（休息期間は拘束時間の延長に伴い短縮）  
（※ 労働時間に応じた賃金の支払いは必要）
- ▷ **適用除外業務**  
大規模災害等に伴う「緊急輸送」、「緊急通行車両」の適用除外にバス、タクシーを含める。