

参考資料3 改善基準告示の見直しの方向性について(バス)

第6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

厚生労働省 労働基準局 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

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。
- ▷ 1日あたりの休息期間は、EU規則において「11時間(週3日までは9時間に短縮可)」、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。

拘束時間について

これまでの議論

- バス運転者は、「4週平均1週の拘束時間」とされているが、賃金の支払いや社会保険等の計算は月単位で管理している。また、運転者以外の労働者は月単位で時間外労働時間等の管理を行っており、運転者にも令和6年から月・年の上限規制がかかることから、改善基準告示でも「1ヶ月の拘束時間」を導入してもらいたい（使）
- ただし、「4週」管理から「1ヶ月」管理への移行にあたり、システム改修等の負担が生じることから、「4週平均1週」も残して選択制とするか、助成制度等、行政でのフォローを検討してもらいたい（使）
- 脳・心臓疾患の労災認定基準や年960時間の上限規制を踏まえ、時間外・休日労働が月80時間以下となるよう、拘束時間は「1ヶ月275時間」、「4週平均1週63時間」に見直すべき（労）
- 現行、原則の拘束時間（65時間）と貸切バス・高速バスの延長特例（71.5時間）とで、10%の差分がある。拘束時間を見直すとしても、業務の繁閑に対応するため、原則に対して少なくとも10%程度の「延長特例」は残してもらいたい。また、「乗合バス」も特例の対象とし、「年6回」まで延長を認めてもらいたい（使）
- 「特例」は、あくまで「貸切バス・高速バス」が季節的な業務の繁閑が著しいことに対応するために設けられたものであり、乗合バスに適用すべきではない。過労死防止の観点からの見直しであれば、延長についても1ヶ月の時間外・休日労働が月100時間を超えない範囲とすべきであり、対象期間も「6ヶ月」に延ばすとリスクが高まるため、「4ヶ月」とするのが妥当ではないか（公）

拘束時間について

考え方

- ① 労務管理上の負担軽減の観点も踏まえ、バスについても「1ヶ月の拘束時間」を原則とし、当面の間、「4週平均1週の拘束時間」も存置することとしてはどうか。
- ② バスの拘束時間は、3業態の中では最も短くなっており、さらなる拘束時間の縮減を促すため、月の上限は現在と同程度の水準を維持しつつ、年間の総拘束時間を縮減することとしてはどうか。
- ③ 一方、貸切・高速バスについては、労災認定基準なども念頭に上限を抑えつつ、季節的な需要の大幅な変動に対処できるよう見直してはどうか。

現行

※バスは、乗合バス、貸切バス、高速バスの種類がある

- ▷ 4週平均1週の拘束時間：65時間
(月換算(平均) 281時間に相当)
- ▷ 貸切バス・高速バスについては、労使協定を締結し、年52週のうち16週まで、4週平均1週71.5時間
(月換算(平均) 309時間に相当)まで延長できる。

※ 281時間 = 195時間 + 86時間

※ 309時間 = 195時間 + 114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

1ヶ月

- ▷ 1ヶ月の拘束時間：年3,300時間を超えない範囲で281時間
- ▷ 貸切バス・高速バスについては、労使協定を締結し、年3,400時間を超えない範囲で、年6回294時間まで延長できる。

4週平均1週

- ▷ 4週平均1週の拘束時間：年3,300時間を超えない範囲で65時間
- ▷ 貸切バス・高速バスについては、労使協定を締結し、年3,400時間を超えない範囲で、年52週のうち26週まで、4週平均1週67時間まで延長できる。

1日の拘束時間、休息期間について

これまでの議論

- 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。若者に魅力をもってもらうためにも、休息期間は11時間とすべき（労）
- 休息期間が8時間では、運転者の睡眠時間が十分に確保できていないことは、実態調査の結果からも明らか。6時間以上の睡眠時間を確保するため、11時間の休息期間は必要（労）
- 休息期間を11時間とすると、拘束時間の上限が13時間となり、業務の繁閑に対応できない。朝の通勤等、顧客の需要に対応するためには休息期間を一律11時間とするのは困難であり現行どおりとしたい（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）

1日の拘束時間、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

- ▶ 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）
- ▶ 1日の拘束時間の延長回数：15時間超えは週2回まで

(参考) 上限まで延長した場合
(16時間×2日) + (15時間×5日) = 週107時間

案

- ▶ 1日の休息期間については、原則11時間としつつ、これによらない場合の上限時間、回数等について別途設ける。
- ▶ 1日の拘束時間については、休息期間と同様の考え方で設定する。

運転時間と連続運転時間について

これまでの議論

- 国土交通省の「バス運転者の配置基準」の考え方を踏まえ、安全運転の観点から、「高速道路の実車運行区間では、連続運転時間は概ね2時間以内まで」とするよう、改善基準告示においても定めるべきではないか（労）
(※) 国土交通省では、平成24年に発生した高速ツアーバスの事故を受け、「高速乗合バス交替運転者の配置基準」（通達）において、「高速道路の実車運行区間においては、連続運転時間は、運行計画上、概ね2時間以内までとする」と別途定めている。
- 連続運転時間は、現行どおり（4時間）としてほしい。国土交通省の「バス運転者の配置基準」は別途定めがあり、当然、事業者は遵守しているので、改善基準告示をこれ以上複雑にしないほうがいいのではないか（使）
- 全ての事業者、運行管理者、自動車運転者に、改善基準告示を正確に理解させ、運用してもらうには、内容が複雑すぎてはいけない。現行、運転時間の定めはあるが、別途、拘束時間、労働時間、連続運転時間の定めもあるので、改善基準告示を分かりやすくして、管理面の負担を減らすためにも、運転時間の規制はなくしてもよいのではないか（使）
- 運転時間は、現行どおりでいいのではないかと（使）
- 運転時間は、現行では「4週平均1週」なので、ダイヤの組み方によっては偏りが出かねない。長時間労働につながらないように、一定の配慮は必要と考える（労）

運転時間、連続運転時間について

考え方

- ① 国土交通省の「高速乗合バス交替運転者の配置基準」等で定められている連続運転時間に関する基準について、通達でも言及し、周知を図ることとしてはどうか。

現行

※バスは、乗合バス、貸切バス、高速バスの種類がある

- ▷ 運転時間：2日平均9時間
4週平均1週40時間

（貸切バス、高速バスについては、労使協定があるときは、運転時間が52週について2,080時間を超えない範囲で、16週、4週平均1週44時間まで延長可）

- ▷ 連続運転時間：4時間

（運転開始後、4時間以内又は4時間経過直後に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）

案

- ▷ 運転時間：2日平均9時間
4週平均1週40時間

（貸切バス、高速バスについては、労使協定があるときは、運転時間が52週について2,080時間を超えない範囲で、16週、4週平均1週44時間まで延長可）

- ▷ 連続運転時間：4時間

（運転開始後、4時間以内又は4時間経過直後に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）

（※ 通達に以下の内容を記載）

高速道路の実車運行区間（※1）においては、連続運転時間は、運行計画上（※2）、概ね2時間までとする。

（※1）貸切バスの夜間については、「実車運行区間」

（※2）貸切バスについては、「運行指示書上」

特例、その他について

これまでの議論

- 「分割休息特例」は、休息期間8時間を前提とした特例であり、「業務の性質上、勤務の終了後8時間以上の休息を与えることが困難な場合」の例外的な措置であることに、事業者は留意した上で運用してもらいたい（労）
- 「2人乗務特例」は、運転中にもう片方の運転手が車両内で身体を伸ばして休息できる設備がある場合に、休息期間を短縮することができる制度だが、車両内ベッドでの「4時間」休息では十分に休めないため、もう少し休息期間の下限を長くしてもらいたい（労）
- 特例は、貸切・高速バスを中心に現在も活用されているので、現行どおりとしてもらいたい（使）
- 休日労働の頻度は、現行どおり2週間に1回でいいのではないか（労使）
- 駅前ロータリー、路肩、駐車場等での「軽微な移動」や、事故や災害による遅延等の「予見されない遅延」については、柔軟な運用を認めてもらいたい（使）
- 恒常的な渋滞まで「予見されない遅延」として除外するのはやめてもらいたい。また、「軽微な移動」については、拘束時間規制から除外することは首肯しかねる（労）

特例、その他について

考え方

- ① 「**休息期間**」を見直すこととした場合、「**分割休息特例**」および「**2人乗務の特例**」の規定もあわせて見直すこととしてはどうか。
- ② 災害や事故に伴う遅延や、軽微な移動等については、例外的な取扱いを認めることとしてはどうか。

現行

▷ 分割休息特例

業務の性質上、勤務の終了後8時間以上の休息を与えることが困難な場合、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日において連続4時間以上、合計10時間以上とすること。

▷ 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20時間まで延長することができ休息期間を4時間まで短縮することができる。

▷ 隔日勤務の特例

2暦日の拘束時間は21時間を超えてはならないものとする。ただし、夜間に4時間以上の仮眠を与える場合には、2週間について3回を限度に24時間まで延長できる。2週間における総拘束時間は126時間を超えないものとする。

▷ フェリーの特例

勤務の途中でフェリーに乗船する場合、フェリー乗船時間のうち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。この休息期間は、与えるべき休息期間から減ずることができる。ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、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。

▷ 休日労働：2週間に1回

案

▷ 分割休息特例

(1日の拘束時間、休息期間の見直しに応じて見直すこととする。)

▷ 2人乗務の特例

(1日の拘束時間、休息期間の見直しに応じて見直すこととする。)

▷ 隔日勤務の特例 (現行どおり)

▷ フェリーの特例 (現行どおり)

▷ 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、連続運転時間、運転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)

▷ 軽微な移動

SA、路肩等において、交通上の理由から「軽微な移動」を行う必要があり、客観的な記録が認められる場合には1運行あたり30分の範囲で、連続運転時間を延長させることができる。
(※ 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。