

資料 1 業態別作業部会の検討状況について

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

拘束時間について

(令和3年10月8日 ハイヤー・タクシー作業部会)

- ▷ 第3回ハイヤー・タクシー作業部会（10月8日）では、これまでの議論を踏まえて作成された事務局案を土台として意見交換が行われた。
- ▷ 事務局案の内容、主なご意見は以下のとおり。

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。

案

【日勤】

- ▷ 1ヶ月の拘束時間：**288時間**（現行299時間）
※ 288時間＝195時間＋93時間

【隔勤】

- ▷ 1ヶ月の拘束時間：262時間
- ▷ 地域的事情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。

主なご意見

- 「1ヶ月の拘束時間は288時間」という提案は、時間外・休日が月80時間を超えるので、受け入れられない。ただし、脳心の認定基準を意識した年拘束のキャップを設けるのであれば検討の余地はある（労）
- 「1ヶ月の拘束時間は288時間」という提案は、労働基準法および運行実態等を踏まえた、妥当な数字と認識している（使）

拘束時間、休息期間について

(令和3年10月8日 ハイヤー・タクシー作業部会)

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。

案

【日勤】

- ▷ 1日の休息期間：原則11時間（週3回まで9時間）（現行8時間）
- ▷ 1日の拘束時間：原則13時間（週3回まで15時間）（現行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

主なご意見

- 「休息期間は原則11時間」という提案は評価したい。例外の時間や回数は今後、検討が必要。ただし、8時間という数字は例外的なものであっても受け入れられない（労）
- 休息期間を業態毎に変えてしまうと、人材の流出を招きかねないので、3業態で揃えたい。労側の主張、交通需要等を踏まえた上で、休息期間は原則10時間としつつ、例外的に8時間を月に数回は認めてはどうか（使）
- 隔勤は身体への負担が大きい勤務形態。休息期間は24時間に見直してもらいたい（労）
- 隔勤の拘束時間は月4回は22時間まで延長を認めてもらいたい（使）

車庫待ち等について

(令和3年10月8日 ハイヤー・タクシー作業部会)

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。

案

【日勤】

- ▷ 車庫待ち等は、1ヶ月の拘束時間 **288時間** (現行299時間) を、労使協定を締結し、 **300時間** (現行322時間) まで延長できる。

※ 300時間 = 195時間 + 105時間

- ▷ 車庫待ち等は、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】

- ▷ 車庫待ち等は、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** (現行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

※ 280時間 = 195時間 + 85時間

- ▷ 車庫待ち等は、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

主なご意見

- 車庫待ち等の特例を利用している会社がないのであれば、制度として廃止し、原則の時間で規制してはどうか (労)
- 車庫待ち等の実態が見えない状況で廃止するのは反対 (使)
- 駅待ちも含め、制度として残すのであれば、定義は明確にしていきたい (労)

ハイヤーについて

(令和3年10月8日 ハイヤー・タクシー作業部会)

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。

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。

(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： <u>50時間</u>
	3ヶ月： <u>140時間</u>
	1年間： <u>450時間</u>

主なご意見

- ハイヤーは、タクシーと異なり、特定のお客様の要望に応じて運転する特殊な形態であり、仮眠施設で休息を取るのが通例なので、努力義務にせよ、休息期間を具体的に定めた場合、運用面で難しさがある（労）
- ハイヤーはユーザーの需要に応じて仕事をしている。改善基準告示において、休息期間についての規定を設けるのであれば、数値を入れられないほうが良い（使）

特例、その他について

(令和3年10月8日 ハイヤー・タクシー作業部会)

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、これを遵守しうる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。

案

▷ 休日労働：2週間に1回

▷ 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。

主なご意見

- 「予期しない事象による遅延」については、拘束時間の延長を例外的に認めることは理解するが、休息期間を短縮する必要はないのではないかと考える（労）
- 現在も、拘束時間が延びるような事があれば、勤務明けにはしっかり休息を取ってもらっており、休息期間を短縮する必要はないと考える（使）

拘束時間について

(令和3年10月8日 バス作業部会)

- ▷ 第3回バス作業部会（10月8日）では、これまでの議論を踏まえて作成された事務局案を土台として意見交換が行われた。
- ▷ 事務局案の内容、主なご意見は以下のとおり。

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。

案

【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週の拘束時間】**年3,300時間**を超えない範囲で**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。（現行：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））

主なご意見

- 「1年の拘束時間を年3,300時間」と示したことは評価したい。過労死の認定基準を踏まえると、1ヶ月の拘束時間は、281時間ではなく、275時間（時間外・休日80時間）とすべきではないか（労）
- 「年3,300時間の範囲で281時間」という提案は評価するが、高速・貸切バスの延長特例は、乗合も対象に含めた上で、休日労働が月に2回とすると307時間（281時間+（13時間×2日））は必要ではないか（使）
- 事務局案の延長特例は、「年3,400時間の範囲で年6回まで294時間まで延長できる」ということだが、労働者への身体の負担を考慮すると、現行の年4回が限度ではないか。仮に、年6回に見直すのであれば、例えば、連続する月を制限する等、一定の配慮が必要ではないか（公）

1日の拘束時間、休息期間について

(令和3年10月8日 バス作業部会)

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。

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。**
(現行8時間)
- ▶ **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。**
(現行13時間、最大16時間、15時間超は週2回まで)

主なご意見

- 「1日の休息は原則11時間」とする提案は評価したい。例外的な時間や回数については、諸外国での考え方も参考に、今後見直しを検討すべきではないか。ただし、例外であっても、8時間という数字を残す選択肢はない(労)
- 休息期間を11時間としては、バス事業として、朝夕の通勤ラッシュ等、交通需要に応えることができない。例外の時間を設けるのであれば、回数を制限されると、管理が大変。労務管理の観点からも負担は軽減してもらいたい。EUの場合は、全ての労働者が11時間のインターバルを義務づけられており、日本と土壌が違うのではないかと(使)
- 休息を原則11時間としつつ、例外の時間と回数を別途設けるのであれば、労働者への身体の負担も考慮し、例外の時間が連続しないよう、配慮が必要ではないかと(公)

運転時間、連続運転時間について

(令和3年10月8日 バス作業部会)

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。

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」

主なご意見

- バス交替運転者の配置基準を踏まえ、連続運転時間は2時間に見直すべきではないか(労)
- 簡素化の観点から、運転時間の項目は廃止してもらいたい。廃止できないのであれば、1ヶ月平均の概念を導入してもらえないか(使)

特例、その他について

(令和3年10月8日 バス作業部会)

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。

案

- ▷ **分割休息特例、2人乗務特例** (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、フェリー特例** (現行どおり)
- ▷ **休日労働：2週間に1回**
- ▷ **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。

主なご意見

- 分割休息特例は、「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」の例外的な取扱いであることを念頭に、運用、指導してほしい(労)
- 「予期しない事象による遅延」、「軽微な移動」について例外的な取扱いをすることは否定しないが、具体的な事由を明確にしてもらいたい。駅前ロータリーでの移動等、恒常的に発生しうる事象を入れるべきではない(労)
- 「軽微な移動」には、乗合バスを対象とした事例が含まれていない。駅前ロータリーでの移動も対象に含めてもらいたい(使)
- 「予期しない事象による遅延」や「軽微な移動」についても、無制限に例外的な運用を認めるべきではなく、上限を設けるべきではないか(公)

主なご意見について

(令和3年7月29日 トラック作業部会)

- ▶ トラック作業部会においては、令和2年度に引き続き実態調査を実施することから、令和3年7月29日に令和3年度の実態調査（案）について決定し、同年10月に全国1,410事業場（自動車運転者：8,460名）を対象に実態調査を実施した。
- ▶ 令和3年7月29日のトラック作業部会における、改善基準告示見直しのご意見は以下のとおり。

【拘束時間について】

- 1ヶ月の拘束時間は275時間とし、年3,300時間の範囲で294時間まで延長する案を考えている。脳心の認定基準を踏まえ、時間外・休日労働が月80時間・100時間を超えない範囲で見直しを図るべきではないか（労）
- 労働基準法の年960時間の上限には休日労働は含まれていない。拘束時間の見直しは、これを踏まえて行うべき（使）

【1日の拘束時間、休息期間について】

- 休息期間は11時間に見直すべき。睡眠時間を考慮すると、今の8時間が良いとは言えない。ただし、長距離とその他で休息期間の過ごし方は異なる。こういった運行形態の違いも配慮した見直しも検討の余地があるのではないかと（労）
- 休息期間は、荷種や業務の形態別に異なる基準を設けられないのであれば、現行どおり8時間と言わざるを得ない（使）

【運転時間、連続運転時間について】

- 連続運転時間は、運転離脱について定めているに過ぎず、荷役作業等を行うことも可能。労働基準法上の休憩を取らせず、改善基準告示だけを見て、運転離脱させれば良いと考える事業者もいる。改善基準告示においても、運転離脱だけでなく、労働基準法上の休憩の考え方を示すべきではないかと（労）
- 連続運転時間は、4時間から5時間に延長、運転離脱は10分から5分に短縮する等、使いやすくしてほしい（使）

【特例、その他について】

- 事故、天候等の予期しない事象について例外的な取扱いが必要と考える。ただし、使側が主張するように、荷主、荷種の影響等も例外に含めるのは整理が困難になるので、難しいのではないかと（労）
- 分割休息特例は、休息について2時間や3時間に短縮できないかとの意見もある。また、事故、天候に加え、荷種や荷主の影響等については、避けようがない要因なので、例外的な取扱いを認めてもらいたい（使）
- 今回の見直しの目的は過労死防止。規制を荷主や商慣行にあわせるのではなく、商慣行を変えていくべき（公）