

資料1 改善基準告示の見直しの方向性について（バス）

第4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

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

修正案

【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・乗合バスについては、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。

（※）乗合バスにあつては、一時的な需要のあるときに限る。

【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・乗合バスについては、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。

（※）乗合バスにあつては、一時的な需要のあるときに限る。

主なご意見（10/8作業部会、10/29専門委員会）

- 「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、乗合も季節波動があるので、対象に含めた上で、月2回の休日労働を加味して307時間（281時間+（13時間×2日））とすべき。また、4週平均1週ではなく、分かりやすく4週に見直すべきではないか（使）
- 特例について、労働者への身体の負担を考慮すると、連続する場合は、3回や4回に制限するといった工夫が必要ではないか（公）

1日の拘束時間、休息期間について

案

- ▷ 1日の休息期間については、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）

追加案

- ▷ 休息期間
 - 9時間以上
 - 11時間以上とするよう努めること。
- ▷ 拘束時間
 - 13時間（最大15時間）
 - 2日以上連続して14時間を超えてはならない。

主なご意見（10/8作業部会、10/29専門委員会）

- 「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、週3回9時間という事務局案をベースに検討を進めるべき。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。若者に魅力ある産業となるよう、見直すことが重要（労）
- 休息期間を11時間に見直した場合、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ので、受け入れられない。例外の時間を設けるとしても、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（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、一定の配慮が必要ではないか（公）

運転時間、連続運転時間について

修正案

▷ 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・乗合バスについては、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)

(※) 乗合バスにあっては、一時的な需要のあるときに限る。

▷ 連続運転時間：4時間

▷ ただし、高速バス・貸切バスの高速道路における連続運転時間は概ね2時間までとするよう努めること。

(貸切バスの夜間運行は高速道路以外も含む)

(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)

主なご意見 (10/8作業部会、10/29専門委員会)

- バス交替運転者の配置基準と、改善基準告示との性質の違いは理解するが、集中して運転できる時間は概ね2時間であるということを踏まえて、連続運転時間の見直しを行うべきではないか(労)
- バス交替運転者の配置基準で連続運転時間が概ね2時間と定められている以上、改善基準告示の連続運転時間が4時間のままで良いのか改めて検討が必要ではないか(公)
- 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、4週単位、1ヶ月単位のいずれかを選択できるようにしてほしい。連続運転時間については、現行どおりとすべき。バス交替運転者の配置基準はあくまで運行計画上の基準であり、「概ね2時間」という表現も、運行実績を規制する改善基準告示の規制にそぐわないのではないかと(使)

特例について

修正案

▷ 分割休息特例

業務の必要上、勤務の終了後 **9時間** 以上の休息を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、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。この場合において、分割された休息は、1日において **継続4時間30分** 以上、**合計11時間** 以上とすること。

▷ 2人乗務特例

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 **19時間** まで延長することができ休息期間を **5時間** まで短縮することができる。

▷ 隔日勤務の特例（現行どおり）

▷ フェリー特例

勤務の途中でフェリーに乗船する場合、**フェリー乗船時間は、原則として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（現行どおり）

主なご意見（10/8作業部会、10/29専門委員会）

- 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、運用してほしい。一定期間の範囲についても、通達の見直しが必要ではないか（労）
- 2人乗務特例について、2人で運転しているからといって、休息期間は8時間の半分の4時間で良いというのはおかしい。ドライバーがしっかりと身体を休めることができる時間や環境に見直すべきではないか（労）
- フェリー特例は、トラックと同様に、乗船時間は休息期間とするよう見直してほしい（使）

その他について

修正案

▷ 予期しえない事象

- ・ 事故、故障、災害等、あらかじめその発生を予測することができない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、連続運転時間、運転時間（2日平均）の規制の適用にあたっては、その対応に要した時間を含めないことができる。（労働時間に応じた賃金の支払いは必要）
- ・ なお、拘束時間に含めないことができる時間の上限を設けることとする。

【具体的な事象の例】

- ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- ・ 運転中に異常気象（降雨（30mm/h以上）、暴風（20m/s以上）、濃霧・風雪等の視界不良（視界が概ね20m以下）、警報発表時）が発生した場合

▷ 軽微な移動

交通上の理由から、運行計画上、予定していた駐車を変更して、軽微な移動を行う必要がある場合には、記録が認められる場合に限り、連続運転4時間あたり30分を限度として連続運転時間に含めないことができる。

【具体的な事象の例】

- ・ 緊急通行車両の通行に伴い、交通上の理由から、停車位置を変更するため移動する場合
- ・ 他の車両の通行の妨げを回避するため、交通上の理由から、駅前ロータリー、荷待ち場所等において、予定していた停車位置を変更する場合

▷ 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（10/8作業部会、10/29専門委員会）

- 「予期しえない事象」で遅延した場合、1日だけでなく、1ヶ月で最終日に事象が起こってしまった場合には、1ヶ月や1年の規制からも外してほしい。「軽微な移動」には、駅前ロータリーで運転の中断が十分にできない場合も念頭に見直してほしい。また、「適用除外」には代行輸送も含めてほしい（使）
- 「予期しえない事象」で遅延した場合も、休息期間は短縮せず、しっかりと確保する必要があるのではないか（労）
- 「予期しえない事象」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、連続する回数を制限する等、身体への負荷が過重とならないよう、一定の配慮は必要ではないか（公）