

資料1 改善基準告示の見直しの方向性について(バス)

第5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

1年、1か月の拘束時間について

現行

【4週平均1週の拘束時間】

- ▷ 拘束時間は、4週間を平均し1週間当たり65時間を超えないものとする。
- ▷ ただし、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に乗務する者については、労使協定により、52週間のうち16週間までは、4週間を平均して1週間当たり71.5時間まで延長することができる。

案

【1か月の拘束時間】 ※ 1か月の拘束時間は新設

- ▷ 拘束時間は、年間の総拘束時間が3,300時間、かつ、1か月281時間を超えないものとする。
- ▷ ただし、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、乗合バス（一時的な需要のために乗合旅客の運送をする場合に限る）に乗務する者、高速バスに乗務する者及び貸切バスに乗務する者（以下、「貸切バス等乗務者」という）については、労使協定により、年間6か月までは、年間の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を294時間まで延長することができる。この場合において、1か月の拘束時間が281時間を超える月が4月を超えて連続しないものとする。

【4週平均1週の拘束時間】

- ▷ 拘束時間は、52週間の総拘束時間が3,300時間、かつ、4週間を平均して1週間当たり65時間を超えないものとする。
- ▷ ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、52週間のうち24週間までは、52週間の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、4週間を平均して1週間当たり68時間まで延長することができる。この場合において、4週間を平均して1週間当たり65時間を超える週が16週間を超えて連続しないものとする。

1日の拘束時間、休息期間について

現行

【1日の拘束時間】

- ▷ 1日についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は16時間とする。この場合において、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間について2回以内とする。

【1日の休息期間】

- ▷ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

案

【1日の拘束時間】

- ▷ 1日についての拘束時間は、休息期間と同様の考え方で設定する。

【1日の休息期間】

- ▷ 勤務終了後、原則11時間としつつ、これによらない場合の下限時間、回数等について別途設ける。

追加案（修正案）

【1日の拘束時間】

- ▷ 1日についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は15時間とする。この場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数（※）をできるだけ少なくするよう努めるものとする。

（※）通達において、「1週間について3回以内」を目安として示す。

【1日の休息期間】

- ▷ 勤務終了後、継続11時間以上の休息期間を与えるよう努めることとし、継続9時間を下回らないものとする。

運転時間、連続運転時間について

現行

【運転時間】

- ▷ 運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、4週間を平均し1週間当たり40時間を超えないものとする。
- ▷ ただし、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に乗務する者については、労使協定により、52週間のうち16週間まで、52週間における総運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、4週間を平均して1週間当たり44時間を超えない範囲で延長することができる。

【連続運転時間】

- ▷ 連続運転時間は、4時間を超えないものとする。

案

【運転時間】

- ▷ (現行どおり)
- ▷ ただし、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、乗合バス(一時的な需要のために乗合旅客の運送をする場合に限る)に乗務する者、高速バスに乗務する者及び貸切バスに乗務する者については、労使協定により、52週間のうち16週間まで、52週間における総運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、4週間を平均して1週間当たり44時間まで延長することができる。

【連続運転時間】

- ▷ (現行どおり)
- ▷ ただし、高速バス及び貸切バスの高速道路(貸切バスの夜間運行にあっては、高速道路以外も含む。)の実車運行区間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ものとする。

特例について ①

現行

【休息期間の分割の特例】

- ▷ 業務の必要上、勤務終了後継続8時間以上の休息期間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拘束時間の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、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
- ▷ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるものとする。
- ▷ なお、一定期間は、原則として2週間から4週間程度とし、業務の必要上やむをえない場合であっても2か月程度を限度とする。

【2人乗務の特例】

- ▷ 自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備^(※1)がある場合に限る。）においては、最大拘束時間を20時間まで延長することができる。また、休息期間は4時間まで短縮することができる。

(※1) 「車両内に身体を伸ばして休息することのできる設備」は、身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席で、運転者のために専用の座席が少なくとも1席以上確保されていれば、これに該当するものである。

案

【休息期間の分割の特例】

- ▷ 業務の必要上、勤務終了後継続9時間以上の休息期間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拘束時間の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、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計11時間以上でなければならないものとする。
- ▷ 2分割を超える分割は認められないものとする。
- ▷ 一定期間は1か月を限度とする。

【2人乗務の特例】

- ▷ (現行どおり)
- ▷ 「車両内に身体を伸ばして休息することのできる設備」は、身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席で、運転者のために専用の座席が少なくとも1席以上確保されていればこれに該当するものであるが、この場合、運転者の専用座席の後ろの席を使用しない、運転者の専用座席にカーテンを設ける等の措置を講ずるものとする。

特例について ②

現行

【隔日勤務の特例】

- ▷ 2 暦日における拘束時間は、2 1 時間を超えないものとする。
- ▷ ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4 時間以上の仮眠時間を与える場合には、2 週間について3 回を限度に、この2 暦日における拘束時間を2 4 時間を超えない範囲で延長することができる。この場合においても、2 週間における総拘束時間は1 2 6 時間（2 1 時間×6 勤務）を超えて延長してはならないものとする。

【フェリーに乗船する場合の特例】

- ▷ フェリー乗船時間のうち2 時間（フェリー乗船時間が2 時間未満の場合には、その時間）については拘束時間として取り扱い、その他の時間としては休息期間として取り扱うものとする。
- ▷ フェリー乗船時間が2 時間を超える場合には、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができる。ただし、その場合においても、減算後の休息期間は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ものとする。（※）

（※）フェリーの乗船時間が1 0 時間（ただし、2 人乗務の場合には6 時間、隔日勤務の場合には2 2 時間）を超え、8 時間（2 人乗務の場合には4 時間、隔日勤務の場合には2 0 時間）の休息期間が与えられた場合にはフェリー下船時刻から次の勤務が開始されることになる。この場合において、フェリー乗船中の2 時間の拘束時間はフェリー乗船前の勤務の拘束時間として取り扱うこととする。

案

【隔日勤務の特例】

- ▷ （現行どおり）

【フェリーに乗船する場合の特例】

- ▷ 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ものとする。
- ▷ 休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができる。ただし、その場合においても、減算後の休息期間は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ものとする。（※）

（※）フェリーの乗船時間が9 時間（ただし、2 人乗務の場合には4 時間、隔日勤務の場合には2 0 時間）を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されることになる。

例外的な取扱い

案

※ 例外的な取扱いは全て新規

【予期しえない事象に遭遇した場合】

- ▷ 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、運転時間（2日平均に限る）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を含めないことができる。ただし、勤務終了後は、継続した休息期間を原則どおり与えるものとする。

（具体的事由）

- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 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
- エ 運転中に異常気象（警報発表時）が発生した場合

なお、旅客自動車運輸規則第20条において、異常気象その他の理由により輸送の安全の確保に支障を生ずるおそれがあるときは、乗務員に対する適切な指示を行いその他輸送の安全を確保するために必要な措置を講じなければならないものであるから、異常気象について運転前に具体的な事由に該当する状況を事業者が認めた場合には、当然に適用を受けないものである。

【軽微な移動の必要が生じた場合】

- ▷ 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時間当たり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。

（具体的な事由）

- ア 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
- イ 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、サービスエリア等において、予定していた駐車位置を変更する場合

【適用除外業務】

- ▷ バス事業において、災害対策基本法等に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務を加えることとする。