



(電子版)

info@jikosoren.jp

2022年 第9号 2022年3月7日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201
tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

改善基準改正 命を守るため休息期間11時間に

国会質疑 高橋千鶴子、宮本徹衆院議員が質問

改善基準告示改正の問題が国会でもとりあげられ、日本共産党の高橋千鶴子衆議院議員が国土交通委員会で3月2日、同宮本徹衆議院議員が厚生労働委員会で3月4日に質問し、労働者の健康と利用者の安全のために休息期間は11時間にするべきだと厚労省、国交省に迫りました。質問の要旨は以下のとおりです。

労働者の健康、利用者の安全を守る責務が事業者にある

3月2日 衆議院国土交通委員会 高橋千鶴子衆議院議員（日本共産党）

○高橋千鶴子衆議院議員（共） 自動車運転者の改善基準告示改正が審議されている。2018年の働き方改革で、過労死を防止する観点から改善基準を改正することとされたが、当時、過労死が最も多い業種は道路貨物運送業だった。5年たってどうなっているか。

○小林高明厚生労働大臣官房審議官

過去5年間の脳・心臓疾患の過労死労災認定の支給決定件数は、職種別では自動車運転従事者が最も多く、業種別では道路貨物運送業が最も多い。

○高橋議員 自動車運転者がワーストという状況がいまも続いている。だからこそ働き方改革をしなければならない。改善基準告示改正では、1日の拘束時間、休息期間が大きな焦点になっている。厚労省が出した当初の案は休息期間原則11時間、週3回までは9時間だった。それが追加案の修正案では、「11時間以上とするよう努めることとし——これは努力義務ですよ——、9時間を下回らないこととする」となった。原則が消えた。それで2月17日のバス作業部会では、公益



質問する高橋千鶴子衆議院議員＝2022. 3. 2、衆議院国土交通委員会（衆議院インターネット中継から）

委員から、自動車運転者は命を預かる人だ、安全を確保する上からも11時間は必要だという発言があった。努力義務では、実質9時間が固定化されてしまう。現状の8時間からほとんど変わらないのではないか。いまでも、通勤時間往復2時間とか考えれば睡眠時間は5時間未満しかとれていない。休息期間は11時間を確保すべきではないか。

○**小林審議官** 昨年改正された脳・心臓疾患の過労死認定基準の判断においては、睡眠時間の確保の観点から、勤務間インターバルが概ね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性などについて評価するとされた。こうしたことをふまえ、10月に開催された審議会で、一定の例外を設けたうえで休息期間原則11時間の案を示した。その際、委員から様々な意見を頂戴したことから、改めて、11時間以上とするよう努め、下限を9時間とする案を示した。休息期間を含め、全体として過労死の防止に資する見直しとなるよう公労使で議論いただいているところであり、とりまとめに向けて検討をすすめていく。

○**高橋議員** 11時間以上と努めることとし、9時間を下回らないこととする、という書きぶりでは、結局、9時間でいいということになる。毎日9時間でもよいということになりますよね。

○**小林審議官** もろもろの基準を全部組み合わせると、15時間以上の拘束、9時間未満の休息というのが毎日続くということにはなりにくい基準になっている。

○**高橋議員** 総量規制があるから毎日続くわけではないということではなくで、この局面をみると、最初週3回までだった9時間が、連日でも認められるということになっちゃうんですよ。1日の拘束時間について専門委員会で実態調査をしている。どれだけが適切な拘束時間かと聞くと、事業者側は半分くらいが13~15時間がよいと答えている。ドライバーは圧倒的に13時間以下がよいと答えている。これは運転者が疲労をためていることの証だ。運転者の疲労度の調査でも拘束時間が長いと疲労度が増すということが明らかになっている。過労死の調査でもトラックの精神疾患の4割強が長時間労働が原因となっている。今回の修正案では、現状を改善できないのではないか。もっと踏み込むべきではないか。

○**小林審議官** 追加の案ということで新たな案を示したところだが、現在、複数の案をもとに作業部会で検討いただいているところで、公労使それぞれの立場から活発に議論いただき、とりまとめていきたい。

○**高橋議員** 審議会の話をする、すぐ公労使で合意しましたとかいうことになるが、労政審でやった調査でも、長時間労働の実態が出ていて、過労死につながるということも出ていることに思いを致す答弁がないものか、残念に思う。これはまだ決まったわけではないので、さらに求めていきたい。

使用者側はインターバル規制を厳しくすると利益が上がらないと消極的だ。と

くに長距離バスなどで連続運転時間は4時間を5時間に延ばしてくれ、休憩時間は10分を5分に短くしてくれと、なるべく使いやすくしてほしいと要望を述べている。およそ人間的と思えない。利益優先で労働者軽視になる。結局それが事故につながれば、運転者のみならず利用者の命、安全にかかわる。ひとたび事故を起こせば会社の信用にも深刻なダメージを受ける。そこで大臣にうかがいたいのが、運転者の健康と利用者の命、安全を守るという責務が使用者側にあると思うが、いかがか。そのために国交省としても指導責任を果たすべきではないか。

○**斉藤鉄夫国土交通大臣** 改善基準告示の改正は、この告示を所管する厚生労働省の下に置かれた専門委員会において公労使の代表により具体的な検討が行われており、国土交通省もオブザーバーとして参加している。委員ご指摘の通り、労働者の健康と利用者の命、安全を守るという責務が運送事業者にあり、そのため過労運転による交通事故の防止や将来の担い手確保の観点から長時間労働の是正は重要な課題と認識しており、労使が納得した上で、効果的かつ実効性のある基準に見直されることが重要であると考えている。国土交通省としては、引き続きオブザーバーとして参加し、適切な改善基準の見直しが行われるよう厚生労働省に協力をしていく。改正された改善基準告示に従って運送事業者への指導を通じ、運転者の健康と輸送の安全を確保していく。

○**高橋議員** 大臣が、過労死防止対策としても、将来の担い手確保対策としても、大事なことだと言ったので少し安心した。運送業の事業者の指導をするのは国交省の責任なので、大臣が指導の責任を果たしていくと言ったことを確認して、実行してほしい。そして改善基準は、労働者に寄り添った基準をつくってほしい。

11時間案には医学上の根拠があるが、後退案にはない

3月4日 衆議院厚生労働委員会 宮本徹衆議院議員（日本共産党）

○**宮本徹衆議院議員（共）** 自動車運転者の改善基準告示の改正について、昨年10月8日、厚労省が休憩期間原則11時間という当初案を出したが、その後使用者側の反発を受けて、これを緩める追加案・修正案を出している。原則11時間とした当初の根拠は何か、そして追加案・修正案には当初案を上回る根拠があるのか。



○**吉永和生厚生労働省労働基準局長**
1日の休憩期間については、私ど

質問する宮本徹衆議院議員＝2022. 3. 4、衆議院厚生労働委員会（衆議院インターネット中継から）

もとしても、昨年9月に脳・心臓疾患の労災認定基準を改定し、長時間の過重労働・加重業務の判断にあたって、睡眠時間の確保の観点から、勤務間インターバルが概ね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て評価することとされたことも念頭に置いて要望している。また諸外国の動向、EUの状況などもみながらやっている。そういうなかで、昨年10月のタクシーとバスの作業部会においては、現行では8時間以上とされている1日の休息期間について、一定の例外を設けたうえで原則11時間以上とする案を議論のたたき台として示した。タクシーでは、具体的に週3日は9時間以上ということで原則11時間という案を示した。こうした案を示したところ、作業部会で様々な意見を委員からいただいたという状況のなかで、2月の作業部会において示した案では、休息期間を11時間以上与えるよう努め、9時間を下回らない、としている。これによって11時間以上の休息期間の確保をめざすことが期待される内容となっていると理解している。

○宮本議員 当初の11時間には医学上の根拠があった。命を守り、安全を守る根拠があったが、その後9時間に後退したものについては、言われたからそうなったんだという以上のものがない。これでは命が守れない。公益委員からは、運転者を守るというのは国民の安全を守ること、という指摘もあった。大臣、改善基準告示の見直しで一番大事なのは命を守ること、運転者の命を守ることが国民の安全を守ることなんだと、こういう認識をもって臨まなければいけないのではないか。

○後藤茂之厚生労働大臣 ご指摘のように、自動車運転者の過重労働を未然に防ぐことは、労働者自身の健康の確保のみならず、国民の安全確保の観点からも非常に重要であると、私も認識している。

○宮本議員 そういう認識があるなら、こういう使用者側に言われて後退した方向で決めるのではなくて、ここで大臣も含めて、衆議院の附帯決議にもあるように、過労死は許さないという方向で、しっかりと改善基準告示の見直しを求める。

(参考) 休息期間11時間から9時間に後退した厚労省の案(タクシー日勤の場合)

現行	21.10.8 案	22.2.21 追加案(修正案)
勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。	1日の休息期間： 原則11時間 (週3回まで9時間)	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。

注. 追加案(修正案)はバスも同じ