



(電子版)

info@jikosoren.jp

2021年 第43号 2021年11月4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

使用者側は休息期間11時間に反発 改善基準告示改正 第6回専門委員会

バス・タク・トラックの委員全員が入った専門委員会=2021. 10. 29、三田共用会議所



労政審労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会の第6回会議が10月29日にひらかれました。この間、バス、ハイヤー・タクシー、トラックの3作業部会にわかれて審議してきた委員が全員参加して、各作業部会の検討状況の報告にもとづき意見が出されました。自交総連の菊池書記長が傍聴しました。

専門委員会では、事務局（厚労省）が、バス、タクシーで提案した「見直しの方向性」（3ページに要約表、詳細は「情報」No.40参照）を説明し、意見が交わされました。トラックは、アンケートを取り直している関係で審議が遅れて、まだ改正案は出されていません。とくに休息期間11時間についての意見は以下のとおりです。

バス使用者側 「休息期間11時間では減便、受け入れ難しい」

○バス使用者側 休息期間11Hは受け入れ難しい。朝5時に出る人は前日18時に退勤していないといけいないので、夕方から夜間の減便は避けられず、社会的影響が大きい。運転者をもっと採用すればいいかという、コロナで影響を受け赤字になり、採用もできない。欠勤者を埋める勤務変更も難しくなり、運行管理者の過労をまねく。日本ではインターバル規制はまだ一般化されていない。

○タク使用者側 実態は休息期間8H未満というのはほとんどない。過労死労災もタクシーは少ない。タクシーはEUや海外でも休息期間の規制はなく、ILO条約は10Hだ。労災認定基準検討会の審議から11Hということが入ってきたのを否定する気はないが、例外的に超える場合もあるということを理解してほしい。

働き方に柔軟性をもたせるため、11Hでなく8Hを基本に考えてほしい。

○バス労働者側 11Hは評価する。産業に魅力がないから労働者が入ってこない。若い人が入ってくるためにも長時間労働を是正しないとけない。

現行の8Hというのは絶対見直すべきだ。赤字だから短くできないというのを認めると、赤字企業は長時間労働してもいいのかということになってしまう。

- タク労働者側 実態はほとんど13H拘束が守られているので、休息期間を11Hにしても問題はない。例外規定が週3回もあるというのは議論しないといけない。
- トラ労働者側 労災発生を防ぐためにも休息期間は長くするべきで、11Hは適切。
- トラ使用者側 トラックでは、無理な要求をする荷主の規制ができないと、結果的に経営者が違反で捕まってしまう。商習慣を我々の力で変えるのは難しい。労働時間規制を厳しくするなら、厚労省から荷主に言ってもらわないといけない。
- 公益委員 荷主勧告制度の強化が必要と思う。労働時間規制の底が抜けてしまうのは避けないといけない。商慣行の見直しは努力したい。
- 公益委員 議論のなかで、例外の規定は気をつけて議論しないといけない。休息期間を例外でどこまで縮めていいのか、何回ならいいのか、何日連続していいのか、連続はだめなのかなどを議論する必要がある。

労働時間短縮に背を向けることは許されない

【解説】 改善基準告示改正は年度末までに結論を出す予定ですが、現時点では、事務局が提案した休息期間11時間という点が最大の焦点になっています。

休息期間の現行8時間から11時間への延長は、労働者の健康を維持し、自動車の安全を守るために最低限必要な規制です。8時間では、通勤2時間、食事等生活時間2時間を引いたら4時間しか残らず、睡眠不足となるのは自明のことです。ようやくそれを11時間にする可能性が出てきたのに、それをつぶすことは許されません。

バス使用者側は、「運行ダイヤが組めなくなる」「減便せざるを得ず、社会的影響が大きい」と主張していますが、これは現に休息期間8時間の運転者を前提に運行ダイヤが組まれているということで危険です。前日の午後9時まで乗務した人が翌朝5時から乗務しているのが実態というのなら、睡眠不十分で運転しているのは明らかです。この実態をそのまま認めろというのは、健康無視であり、路線バスの事故が多発していることから、利用者の理解を得られるものではありません。

タクシー使用者側は、実態としては休息期間11時間が守られていると言いながら、タクシーの過労死労災は少ないとか、EUではタクシーの規制はないなどと主張しています。タクシーの過労死はトラックよりは少ないですが、一般労働者と比べれば多く、今年に入ってからも、運転者が意識を失い暴走する死亡事故が相次いでおり、十分に安全だなどとは言えません。EUの休息期間規制がタクシーに適用されないのは、当地ではタクシーは個人タクシーで法人タクシーがないからです。実態が11時間を達成しているのなら、11時間の規制にしても問題はないはずです。

バス・タクシーとも使用者側は、経営が苦しい、運転者不足で採用も増やせないと主張しますが、運転者不足を解消するためにも、労働時間を短縮して賃金を増やし、魅力のある産業にすることが必要で、異常な長時間労働を続けたままでは人は集まりません。トラックの荷主や観光バスの旅行会社のような優越的地位から無理な運行を押し付ける事業者は規制し、運賃改定や国からの補助金など経営への支援は当然要求しつつ、経営が苦しいから労働時間短縮はできないという使用者の「わがまま」は、世論に訴え、社会的に包囲して許さないことが必要です。

事務局から提案されている「見直しの方向性」（改正案）

【ハイヤー・タクシー】（例外規定の条件等は略）

	項目	現 行	改正案
日 勤	1か月の拘束時間	299H	288H
	1日の休息期間	8H	原則11H、週3回まで9H
	1日の拘束時間	13H（最大16H）	原則13H、週3回まで15H
	車庫待ち等の特例 1か月の拘束時間 1日の拘束時間	322Hまで延長可 24Hまで延長可	300Hまで延長可 24Hまで延長可
隔日 勤務	1か月の拘束時間	262H	262H
	2暦日の休息期間	20H	20H
	2暦日の拘束時間	21H	21H
	車庫待ち等の特例 1か月の拘束時間 2暦日の拘束時間	20Hを加えて延長可 24Hまで延長可	10Hを加えて延長可 24Hまで延長可
ハイヤー	時間外労働 (努力規定)	1か月 50H、3か月140H、 1年間450H	月45H、年360H、 特別な事情がある場合は年 960H

【バス】（例外規定の条件等は略）

	項目	現 行	改正案
	拘束時間	4週平均で1週65H 貸切・高速は労使協定で年 16週まで1週71.5Hに延長可	1か月：年3300Hを超えない範囲 で281H 4週平均1週：年3300Hを超えない 範囲で65H 貸切・高速は労使協定で年3400H を超えない範囲で年26週まで1週 67Hに延長可
	1日の休息期間 1日の拘束時間	8H 13H（最大16H）、15H超は 週2回まで	原則11H、例外規定を別途設ける 休息期間と同様の考え方で設定
	運転時間	2日平均9H 4週平均1週40H 貸切・高速は労使協定で年 16週まで2080Hを超えない範 囲で1週44Hに延長可	2日平均9H 4週平均1週40H 貸切・高速は労使協定で年16週 まで2080Hを超えない範囲で1週 44Hに延長可
	連続運転時間	4H	4H ※高速道路の実車においては概 ね2Hまでとすると通達に記載