



(電子版)

info@jikosoren.jp

2021年 第51号 2021年12月27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

## 休息期間11時間確保 世論受け厚労省の姿勢前向きに 団体署名1071団体、ネット署名2万7000筆以上提出

自動車運転者の労働時間等の改善基準の改正審議で、休息期間11時間という厚労省の当初案の確保が危うくなっている問題で、自交総連は、建交労・全労連・雇用共同アクション（全労協、MIC、全国港湾なども参加）とともに12月24日、厚生省に署名を提出し、記者会見（写真＝8ページ）を行いました。

厚労省要請で署名提出、（8ページに記者会見の写真）  
＝2021. 12. 24、厚労省内



厚労省要請では、この日までに集まった団体署名1071団体、インターネット署名2万7000筆以上を提出。ネット署名には一般の人から多くのコメントが書き込まれています。対応した労基局監督課過重労働特別対策室の黒部恭志室長は、一般市民のコメントは全部読ませてもらいますとしたうえで、「人手不足は長時間労働が敬遠されているということも大きい。使用者側には、目先のことでなく、将来のことを考えないと若い人が入ってこない、ということは話させてもらっている」「（時短で）サービスが今までと変わっても、国民にも受け入れていただきたい、という話だ」「休息期間は、総拘束が長くても、ここで縛れば効果が出るという点で重要な課題。過労死防止やEUの基準をもとに11時間という案を出させていただいたので、そこをめざしたいというのが事務局の思いだ」「（オブ参加の）国交省にも話してもらおうようにする」と、世論を受けてかなり前向きな回答がありました。

記者会見では、バス・タクシー・トラックの労働者から実情が述べられ、日の丸自動車労組の高橋昭裕さんは、「夜の日勤で働いている。タクシーは歩合給で、稼ごうために長時間働く人もいて、それで体を壊す人も多い」など実情を話しました。菊池書記長が、「厚労省が追加で出した9時間という案には何ら科学的根拠がない。過労死防止、乗客らの安全のためには11時間の休息期間が絶対必要」と説明し、「これに反対している使用者側は安全より事業の都合を上に乗るもので、厚労省は妥協するのではなく、11時間で決まるよう説得すべきだ」と述べました。記者会見はNHKのインターネットニュースで配信されました。

また、自交総連では、この改正を審議している専門委員会の公労使全委員18人と厚労省に12月17日に意見書を送りました（次ページ）。

2021年12月17日

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 委員長 藤村博之様／委員各位

全国自動車交通労働組合総連合会（自交総連）  
中央執行委員長 高 政利

## 改善基準告示改正についての意見 (休息期間について)

改善基準告示の改正で、休息期間について以下の通りの改正を求めます。

- ・タクシー（日勤）、バス、トラック：継続11時間以上（週1回まで9

時間）

- ・タクシー（隔日勤務）：継続24時間以上

### 1. 休息期間改正をめぐる審議経過

自交総連は、改善基準告示が策定された1989年当時から休息期間は11時間以上が必要だと主張し、本年6月に提出した意見書でも、休息期間については、タクシー（日勤）、バスについて11時間以上、タクシー（隔日勤務）については24時間以上という要求をしてきました。

審議のなかで、10月8日の第3回バス作業部会で「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」との案が、同日の第3回ハイヤー・タクシー作業部会では日勤「1日の休息期間：原則11時間（週3回まで9時間）」、隔日勤務「2暦日の休息期間：20時間」との案が事務局よりそれぞれ示されました。

「11時間」という案が示されたことは、実効ある労働時間短縮につながるもので、これを歓迎し、評価するもの

です。

しかし、当日の作業部会および10月29日の第6回専門委員会において、使用者代表委員から強い反対意見が出されるなかで、11月24日の第4回ハイヤー・タクシー作業部会においては、タクシー（日勤）について「・9時間以上 ・11時間以上とするよう努めること。」との追加案が、12月9日の第4回バス作業部会においても同様の追加案がそれぞれ示されることとなりました。

「11時間以上とするよう努めること」というのは何ら実効性のない努力規定であり、この追加案は結局、休息期間の改正案を「11時間」から「9時間」に縮めてしまう重大な後退をした提案です。9時間の休息期間では、自動車運転者は最低限の休息をとることもできません。このような追加案を認めることはできません。事務局の説明では、

当初の案が訂正されたわけではなく、今後、両案で審議するとのことですので、

休息期間は11時間で決定されることを強く求めるものです。

## 2. 休息期間11時間確保の重要性

### (1) 当初の11時間案の根拠、過労死の防止の意義

休息期間は11時間を確保することが絶対に必要です。

専門委員会の事務局は、当初11時間の案を提示した際、その「考え方」として、①脳・心臓疾患の労災認定基準に関する専門検討委員会報告において、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。——としています。

また、「見直しの背景について」で、IL0161号勧告が休息期間11時間と定めていること、EU規則がバス・トラックについて11時間と定めていることがあげられています。

このように、事務局の11時間案は、過労死を防止して、睡眠時間を確保するという、明確な根拠にもとづいて出されたものです。11時間でなければ、労働時間が長くなり、過労死の発生が予想されることが明らかなのですから、この時間を縮めるべきではありません。

前回の意見書でも指摘した通り、自動車運転者の「過労死」労災認定状況

は、雇用者数当たりの過労死認定件数（2019年度）では、トラックが全雇用者平均の8倍、バス・タクシーが3倍という異常な数値を示しています。2018～20年度の3年間で「過労死」労災認定されたものは、脳・心臓疾患でトラック199人（うち死亡75人）、バス・タクシー16人（うち死亡4人）、精神障害でトラック98人（うち死亡13人）、バス・タクシー26人（うち死亡3人）に達しており、合計339人もの自動車運転労働者が被災し、95人が命を落としています。休息期間8時間という現状のもとで起きているこのような現状を放置することは許されず、改善は一刻も猶予できません。

### (2) 睡眠時間確保の観点からの必要性

休息期間11時間を確保しなければ、自動車運転労働者は十分な睡眠をとることができず、睡眠不足のまま自動車を運転することで交通事故の発生につながります。

この点では、前回意見書でも、国土交通省が2018年の運輸規則等の改正で、睡眠不足の運転者を乗務させてはならないことを定めていることを指摘しました。何時間以下の睡眠をもって睡眠不足とするかは同省も定めていませんが、この運輸規則等の改正に伴って作成された「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」によ

れば、バス・タクシー・トラックとも「十分な睡眠（6～7時間の連続した睡眠）をとることが過労防止に有効です」とされています。

このマニュアルの根拠とされているのが、厚生労働省健康局が2014年に策定した「健康づくりのための睡眠指針2014～睡眠12箇条～」です。その解説では、「睡眠時間が6時間未満のものでは7時間のものと比べて居眠り運転の頻度が高い、交通事故を起こした運転者で、夜間睡眠が6時間未満の場合に追突事故や自損事故の頻度が高い」という研究結果が示されています。

また、単に睡眠時間だけでなく、睡眠前の生活環境として、「入浴は、ぬるめと感じる湯温で適度な時間、ゆったりするとよい」「就寝前1時間は何もしないでよい時間を確保することが有効」とされています。

さらに「人間が十分に覚醒して作業を行うことが可能なのは起床後12～13時間が限界であり、起床後15時間以上では酒気帯び運転と同じ程度の作業能率まで低下することが示されている」との解説もされています。

以上のように、睡眠時間は6～7時間とることが最低限必要なことが実証されており、休息期間はそれを考慮して定める必要があります。

休息期間11時間ならば、通勤時間往復2時間、食事・入浴等2時間を除くと7時間の睡眠時間が確保できます。もっとも、これには余裕のある入浴やリラックスの時間は入っていませんから、本当に最低限度の時間です。

これに対し、休息期間8時間あるいは9時間では、睡眠時間は4時間あるいは5時間しかとれません。国土交通省や厚生労働省の推奨する睡眠時間には到底及ばない短時間の睡眠時間とな

ります。これから改正する基準に、このようなまったく不十分な、睡眠不足での運転を容認する基準を採用することは認められません。

### (3) 追加案9時間には健康や睡眠に関する科学的根拠がない

追加案として出された休息期間9時間という案には科学的根拠がありません。

12月10日に、自交総連と全日本建設交運一般労働組合（建交労）が参加する交通運輸労働組合共闘会議（交運共闘）が厚生労働省に要請を行った際、追加案9時間が出された経緯を聞いたところ、労働基準局監督課の担当者は、「10月に出した11時間の事務局案は、EU規則や過労死認定基準改正検討会での議論を考慮して11時間としたが、使用者代表からは厳しい意見が出て、11時間では議論もできないということだったので、9時間以上という追加案を出した。過労死防止ということは事務局でも念頭においている。最初に出した11時間という案も生きており、両案で議論をお願いしている」（要旨）と説明されました。

また、9時間では睡眠が5時間しかとれないが、それでも大丈夫だという科学的根拠があるのか、との問いには、「9時間で十分な睡眠をとるのは難しいと思う。9時間でいいという根拠はない。現行の8時間から長くするために9時間という案を出している」（要旨）との答えでした。

これは要するに、厚生労働省としては当初は科学的根拠をもって11時間という案を出したが、使用者側の反対が極めて強力なので、これで健康が維持できるという根拠はないが9時間に縮

めた案も提出したと解釈せざるを得ません。

専門委員会の審議は、公労使が自由に意見を出し合うことが必要ですから、使用者代表委員が意見を出す権利は、もちろん認めなければなりません。しかし、過労死防止、睡眠不足防止を目的に労働時間短縮を議論しているとき

に、運転者不足や事業経営が難しくなるという労働者の健康維持とは別の理由で現行維持を求める使用者側の意見に過剰に配慮して、単なる妥協の数字として9時間の追加案が出されたのは納得がいくものではありません。11時間の科学的根拠を説明して、議論を深め、理解を得る努力をするべきです。

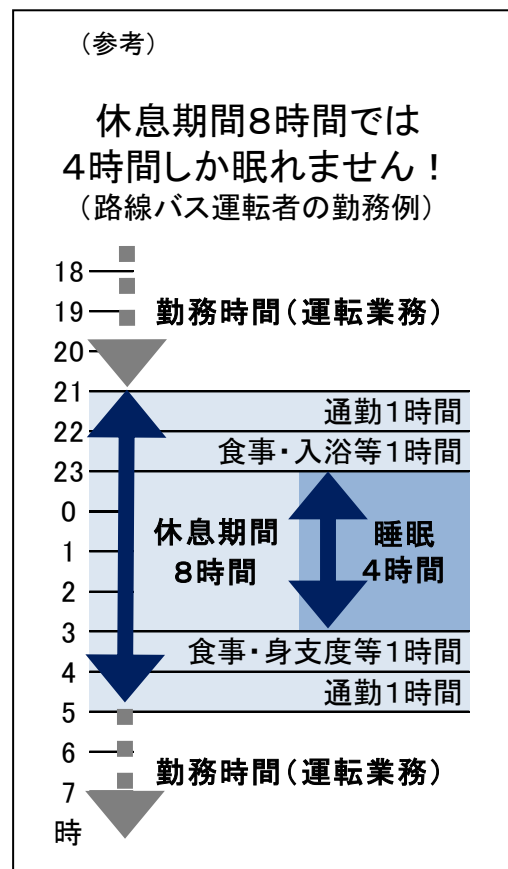
### 3. 使用者代表委員の意見への反論

審議のなかでは、使用者代表委員から、休息期間11時間への反対意見が出されています。主な論点について個別に反論します。

#### ▲「休息期間11時間では路線バスの運行ができない」

バスの使用者代表委員は、「11時間になった場合、朝5時に出勤する人は前日18時に退勤しないといけない。夕方のラッシュ時への対応ができない。夜間も対応できない。減便すれば社会的影響が大きい。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。代番の人が見つからないから運休というのは路線バスでは通用しないが、運休のリスクがでてくる」旨の主張をしています。

しかしこれは、休息期間8時間を前提に運行ダイヤを組むのが常態化しているという現在の運行実態を示すもので、この現状こそが極めて危険な実態にあり、改善が急務です。休息期間8時間で、4時間しか眠れなかった運転者がバスを運転しているということは、運転者の過労死や交通事故の危険が高いということです。実際に、私たちの組合員のバス



運転者に聞いても、休息期間8時間で翌日勤務することはかなりあり、その時は「眠くてしょうがない」と言っています。こうした実態を知ったら、乗客からも、安心して乗れないという声が出てきて、到底理解されないはずです。

減便や運休は社会的影響が大きいといいますが、安全運行こそがバス

の社会的使命であり、安全運転できる最低限の労働条件を確保することこそがバスを運行するものの社会的責任です。欠勤者を埋めるというのは、原則11時間として「週1回は9時間可」という特例規定を設ければ対応できるはずです。

#### ▲「運転者不足が深刻で対応できない」

バスの使用者代表委員は、「運転者不足はもともと深刻で、コロナの影響で経営も苦しく、運転者を採用しようとしてもできない」旨の主張をしています。

運転者不足は事実ですが、だから安全運転ができなくてもよいということにはなりません。運転者不足の原因は、過酷な長時間労働・低賃金にあるので、ここを改善しなければ運転者は集まりません。労働条件をよくして、魅力ある産業とすることで、労働者が入ってくるようにしなければなりません。そのためには「眠ることさえできない」という勤務時間の改善は急務です。

運行ダイヤが組めなくなる等の現状は、社会的な問題であり、国の総合的な対策が求められます。改善基準改正の際に、適正な労働時間が保証できないほどの運転者不足を社会問題として世論に訴え、国に総合的な対策を講じさせるべきです。運転者の長時間労働で、健康と安全を犠牲にして運転者不足を乗り切ろうというのは許されません。また、経営が苦しいというのは、異常な長時間労働を労働者に押し付けてよい理由にはなりません

#### ▲「インターバル規制はまだ一般的でない」「急に3時間も伸ばせない」

バスの使用者代表委員からは、「日本ではインターバル規制はまだ一般化されていない」「EUと同じにできない」、タクシーの使用者代表委員からは、「一般の労働者には休息期間というのはない」などの意見が出ています。

日本では一般の労働者に適用されるインターバル規制はありませんが、自動車運転者については、1979年の「12・27通達」による改善基準で休息期間8時間以上と定められ、89年に大臣告示になりました。自動車運転者ではインターバル規制に42年もの歴史があるわけで、一般化されていないとの意見は失当です。「働き方改革」の論議の中で、今後、インターバル規制がすべての労働者についても規制される方向に向かうのが時代の流れで、自動車運転者はその先例とすべきです。

また、タクシーの使用者代表委員は、「いきなり8時間から11時間にするのは急ぎすぎ」「ILO153号条約では、休息期間は10時間だ」とも述べています。

しかし、ILO153号条約が採択されたのは42年前の1979年であり、その当時でも、同時に採択された161号勧告では休息期間は11時間となっていました。42年前の基準が時代とともに進歩するのは当然のことで、2006年にEU規則で一般労働者も含めて11時間とされ、今日に至っています。42年間で8時間から11時間に伸ばすのは急ぎすぎとはいえません。11時間というのが現代の世界標準であり、日本でもこの基準に合わせるべきです。

バスが公営のEUと同じにできないという意見もありますが、労働時間規制は健康と安全を守るためのものなので、公営でも民営でも同じ基準が必要で、EUでは、民間が多いトラックも含めてインターバル規制は11時間になっています。

#### ▲「歩合給のタクシー運転者が稼げなくなる」

タクシーの使用者代表委員は、「タクシー運転者は歩合給のため稼げないと給料も減る。休息期間を11時間とすると拘束時間は13時間となり、13時間で稼げるのは東京だけだ。稼げなければ労働者も集まらない」旨の意見を述べています。バスやトラックでも、残業割増賃金がなければ生活できないので、労働時間短縮に難色を示す労働者が存在しているのも事実です。

しかし、タクシーでは、歩合給で長時間労働が促進されるからこそ、労働時間規制が重要です。タクシー労働者の賃金水準が異常に低いのは事実で、重大な問題ですが、それを長時間労働で補って「手取り」を増

やすというのはもっと問題で、なにより安全が保てなくなります。労働者の健康と安全を犠牲にするのではなく、適切な運賃改定や国の助成など総合的に営業収入を増やすことが必要です。

バス・トラックも含めて、健康が維持できる労働時間内で暮らしていける賃金が保障できるようにしなければなりません。そのためには、利用者、発注する旅行会社、荷主など関係者の理解を得て、適正な運賃が設定され、優越的地位を利用して低運賃や無理な運行を押しつけるなどの関係者を規制する方策を国全体で考えていくことが必要です。公共交通、物流インフラの整備、持続可能性に対する補助金も当然必要となってきます。

なお、EU規則では休息期間11時間の規制がタクシーには適用除外となっているとの意見もありましたが、EU各国ではタクシーはほとんどが個人タクシー（自営業者）であるために適用除外となっているもので、雇用労働者の労働時間規制を適用除外しているものではありません。

## 4. 乗客・道路利用者、国民の意見にも十分な配慮を

自動車運転者の労働時間規制は、それが交通安全に影響し、事故が起これば被害は乗客や道路利用者にも及ぶことから、この問題には国民的な関心が寄せられています。

自交総連では、休息期間9時間の追加案が出されて以降、重大な問題として、国民的な関心を高めるべく、本専門委員会に委員として代表が選任されていない建交労・全国労働組合総連合

(全労連)と協力して「自動車運転者の休息期間11時間確保を求める緊急団体署名」にとりくみ、同趣旨のインターネット署名にもとりくんでいます。

12月16日現在、自交総連集計分だけでも400を超える団体署名が集まり、インターネット署名は開始から1週間で2万筆を超える署名が寄せられました。インターネット署名では、賛同者が自由にコメントを記入できる機能が

あり、そこでは、次のようなコメントが書き込まれています（別紙参考資料参照）。

「高速路線バスの運転士です。大いに賛同いたします。眠気と闘いながら走る状況はわりとしょっちゅうです。こんな状態が存在するというのは安全とは言えません。しかし今、自動車運転関連業界は深刻な人手不足です。多くの人材に門戸を開くためにも、働きやすい職場環境の構築は急務です。休息时间拡大はその一助となります。安全運行のため、また人手不足緩和のために休息时间拡大を強くのぞみます」

「自分の父も長距離ドライバーでしたが、寝る時間も無いし会社の方針で高速代がもったいないからと下道を、ひたすら走って荷物を関東等に届けてました。睡眠不足のため、危うく大事故にもなりそうになりました。本人は家族の為に仕方ないと言ってましたが、このような勤務形態が続くことで事故は起こります。どうか、体を休ませる時間を労働者に与えてください」

「本人たちの命、そして、通行人の命を守るものです。休息时间がないなんて、本当に信じられない」

「トラック、バス、タクシーの運転手さんは私たちの生活の中で大事な存

在です。健康で安全に安心してお仕事ができますように！」

（コメントは以下のサイトで見られます。<https://chng.it/YDgqGSKdqP>）

このように、自動車運転者自身、家族に運転者がいる人、乗客として、あるいは宅配で自動車運送を利用しているという人から、現状が休息期間8時間で睡眠時間が4時間しかとれないということを知った驚きがしめされ、このままでは労働者の健康が心配で、安心して乗れない、道路を通行できないという率直な声が聞かれます。

まだ現状を知らずにいる国民も多々いますが、自動車運転者の労働時間規制が健康破壊、睡眠不足を容認する水準で決められることになりかねないことが知られば、不安が高まることは間違いありません。こうした乗客・道路利用者の声にも耳を傾け、広く国民にも十分配慮した適正な基準が決められるようにしなければなりません。

専門委員会の委員におかれては、以上の事情をよくご理解いただき、審議をつくしていただくよう、よろしくお願いいたします。

以上



厚労省での記者会見、(左)日の丸労組の高橋さん、2人置いて菊池書記長  
=2021. 12. 24、厚労省内