



(電子版)

info@jikosoren.jp

2021年 第22号 2021年6月1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 賃金下がるとして時短に難色 改善基準見直し ハイタク作業部会で議論始まる

ハイヤー・タクシー作業部会、右手奥が両角部会長＝2021. 5. 28、労働委員会会館



自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）見直しのための厚労省・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（専門委員会）は、分野別に検討をすすめるため、5月28日にハイヤー・タクシー作業部会の第1回会合をひらきました。自交総連の菊池書記長が傍聴しました。

作業部会は、公益・労働者・使用者代表各2人の6人で構成され、両角道代慶応大学院教授が部会長に選出されました。別記のスケジュール案（3ページ）が示され、今年11月頃には改善基準告示見直し案をほぼ固め、来年2022年2月には報告書を作成、専門委員会の確認を経て同年中に告示改正を公布する予定となっています。

ハイヤー・タクシー作業部会の委員

| | | |
|---|-------|------------------|
| 公 | 寺田 一薫 | 東京海洋大学大学院教授 |
| ◎ | 両角 道代 | 慶応義塾大学大学院教授（部会長） |
| 労 | 久松 勇治 | 私鉄総連社会保障対策局長 |
| | 松永 次央 | 全自交労連書記長 |
| 使 | 清水 始 | 西新井相互自動車㈱代表取締役社長 |
| | 武居 利春 | 昭栄自動車㈱代表取締役 |

作業部会では、前回の専門委員会での意見を踏まえて、労使双方から次のような意見が述べられました（要約を記載）。使用者側は、賃金下がるとして、休息期間11時間、拘束時間の短縮に難色を示しています。

使用者側 歩合給で生産性を上げるのは並大抵でない

労働者側：専門委員会を実施されたアンケートでも適切と思う日勤の拘束時間は13時間以下という人が90%以上を占めていることから、休息期間は11時間が必要で、これは、生活時間を確保するためにも必要だ。

年間拘束時間は3300時間、1か月では275時間とすべき。これもアンケートの結果と一致している。

使用者側：都市部では日勤で拘束13時間を守っている。休息期間が8時間未満になることはほとんどない。しかし、最大拘束時間に幅がないと給与が確保できない。歩合給で労働時間を短くして生産性を上げるのは並大抵でない。短くすれば2、3割が倒産しかねない。拘束時間内で目一杯やるということではなく、一定の枠があれば意欲のある人は稼げる。月288時間なら12時間拘束で24日乗務できる。それを3か月平均でみれば繁忙期にも対応できる。

労働者側 運賃改定も考えて賃下げなしの時短にすべき

労働者側：使用者が拘束13時間を守っているというのなら休息期間11時間にできるはず。賃金を歩合給にしているのは使用者だ。過去の改善基準告示の改正の時には運賃改定をしてきた。タクシーの運賃は原価と適正利潤で決まるから、時短分は運賃改定も考えてもらいたい。

使用者側：タクシーは原価の3/4が人件費で急激な生産性向上は望めない。運賃改定は東京で20年もしていない。簡単でない。拘束時間は柔軟性のある決め方にしてほしい。10分オーバーでも取り締まられるときつい。1年を3分割して平均でみるとかにしてほしい。隔日勤務で拘束21時間を20時間にして試算すると、残業が減って月3万2000円、年32万円減収になる。

休息期間11時間というのはどこから来ているのか？ いま8時間が原則だが、11時間を原則にすると地方で車庫待ちとか、早番と遅番が変わるときとか、守れないところもある。3時間も延ばすのは、ちょっと認められないという話になる。

労働者側：タクシー労働者は1990年代から賃金は低く、一昨年でも月20万円台だ。公共性のある仕事として、適正な賃金と労働時間の削減を主張している。

車庫待ち等の特例は原則が決まってから議論したらいい。早番・遅番転換するときは間に公休が入るので問題はない。

使用者側：隔勤でいま20時間の休息期間で疲労回復しない人が24時間で回復するか。20時間で十分ではないか。隔日勤務でも、過労死が少なく、疲労がたまらないのは、休憩時間が自由にとれるからだ。いまの3時間を2時間にしたら休憩が自由にとれなくなるので反対。

労働者側：隔勤の拘束時間が短いのは、それだけ過酷な勤務だからだ。タクシーの平均年齢が高くなっているのは労働時間の割に賃金が悪いからで、もっと魅力をつくらなければならない。若い人が入ってくるように労働時間も考えていかなければいけない。

使用者側：我々も本当は労働時間は短い方がいいと思っている。短くしたいが給料が下がってしまう。運賃値上げは難しい。休息期間は現状を維持したい。

今後のスケジュール（案）

| | | |
|---------------------|-------|--|
| 令和 3年度 (2021) | 4月23日 | 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（専門委員会）」 ・実態調査等の報告について ・改善基準告示の見直しについて |
| | 5月28日 | 第1回「専門委員会ハイヤー・タクシー作業部会（以下、ハイヤー・タクシー作業部会）」 ・作業部会の設置について ・改善基準告示の見直しについて ・今後のスケジュールについて |
| | 8月頃 | 第2回ハイヤー・タクシー作業部会 ・改善基準告示の見直しについて |
| | 10月頃 | 第6回専門委員会 ・業態別の検討状況について |
| | 11月頃 | 第3回ハイヤー・タクシー作業部会 ・改善基準告示の見直しについて |
| | 2月頃 | 第4回ハイヤー・タクシー作業部会 ・自動車運転者の労働時間等の改善のための基準のあり方等について（ハイヤー・タクシー作業部会報告書） |
| | 3月頃 | 第7回専門委員会 ・ハイヤー・タクシー及びバス作業部会報告書の報告について ・トラック作業部会の検討状況について ・今後のスケジュールについて |
| 4年度 (2022) | ～12月 | 改善基準告示改正・公布 |
| | 1月～3月 | 告示周知・施行準備 |
| 5年度 (2023) | 4月～3月 | 告示周知・施行準備 |
| 6年度 (2024) | 4月 | 改善基準告示施行 |

【4月23日の専門委員会での労使委員の発言】

意見のなかで出てくる年間3300時間、時間外労働規制960時間というのは、下の(注)参照。

ハイタク労働者側：拘束時間は年間3300時間以下、休息期間は11時間（日勤）が必要。隔日勤務の休息期間は24時間。車庫待ち・駅待ち特例の概念を明確化、累進歩合禁止を厳格化すべき。休息期間11時間は働き方改革のキモであり必要だ。

ハイタク使用者側：自動車運転者に適用される時間外労働960時間というのは反映したいが、乗務員不足が深刻で労働時間を短くして稼げなくなれば人が来なくなる。日勤で拘束1日12時間×24乗務で1か月288時間というのを考えている。繁忙期、曜日による差があるので4か月平均でできないか。隔日勤務は262時間の現状維持、月に4回1時間延長できるようにしてほしい。休息期間11時間にすると1日13時間しか働けず、稼げない。24時間から確実に11時間引かれてしまうと困る。累進歩合は積算歩合に切り替えるようにしている。

バス労働者側：休息期間11時間、年間拘束時間3300時間以下。休息期間の中抜き特例の廃止、定義の明確化が必要。連続運転時間は2時間に。年960時間の時間外労働規制は過労死ラインだから守る必要がある。

バス使用者側：具体的数字はまだない。年間3300時間という話があるが、960時間の時間外労働規制には休日労働が入っていない（休日労働を入れたらもっと長くできるという意味）ので、繁忙期の特例、延長特例が必要だ。バスは現行が4週での規制だが1か月単位でもできるように選択制にしてほしい。休息期間の延長は乗客サービスの低下につながるので議論が必要。休息期間の分割特例は残してほしい。

注1．年間3300時間というのは、労基法の原則である1日8時間（週40時間）労働を1か月平均に換算した173時間に、1か月平均22日勤務で1日1時間の休憩22時間を加え、自動車運転者に適用される時間外労働の上限960時間を足したもの。

$$(173時間 + 22時間) \times 12か月 + 960時間 = 3300時間$$

$$173時間 \div 40 \div 7 \times 365 \div 12 = 173.8 \text{ (端数切捨て)}$$

$$22時間 \div 5 \div 7 \times 365 \div 12 = 21.7 \text{ (端数切上げ)}$$

年3300時間を12か月で割ると1か月275時間になり、これが今後、1か月の拘束時間を議論する際のひとつの目安になってくる。

2．時間外労働の上限960時間というのは、働き方改革で時間外労働の上限は年720時間となったが、自動車運転者への適用は5年間猶予され、2024年から年間960時間の特例が適用されることになったもの。