



(電子版)

info@jikosoren.jp

2021年 第40号 2021年10月12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(インターバル)原則11時間を提案 改善基準告示改正 第3回ハイタク、バス作業部会 過労死基準検討会報告を考慮、使用者側は難色

バス作業部会→  
2021. 10. 8 午前  
中央労働委員会会館



←ハイタク作業部会  
2021. 10. 8 午後  
中央労働委員会会館

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3回バス作業部会、同ハイヤー・タクシー作業部会が10月8日、午前・午後にそれぞれひらかれました。自交総連の菊池書記長が傍聴しました。

作業部会では、事務局（厚労省）から「見直しの方向性」が示され、休息期間（インターバル）はバス、タクとも原則11時間（現行は8時間）が提示されました。事務局は、過労死基準の検討会報告などから睡眠時間の確保が必要だと根拠を示しました。休息期間11時間は自交総連が重点要求として、審議でも労働側がつよく求めていたもので、この点は大きな前進といえます。経営者側は難色を示しました。

休息期間以外は、ほぼ現行と同じ基準が示され、あまり時間短縮になっていません。タクシーでは、日勤の1か月の拘束時間を299から288時間に短縮、車庫待ち特例の延長時間を縮めたほかは、ほぼ現行と同じです。バスでは、拘束時間に「年3300時間を超えない範囲で」という規定を入れたうえで、ほぼ現行と同じです。この点では、かなり不十分といえます。

事務局から提示された各項目の「見直しの方向性」（たたき台）は、この日の論議では結論を出さず、年度末のとりまとめに向け労使双方から意見を出しあうこととされました。「見直しの方向性」の内容は表（3、4ページ）のとおりです。

## 作業部会が出された主な意見

### 【バス】

#### 休息期間11時間以上への延長について

- 使用者側 働き方改革支援助成金は9H以上でも助成が出る。いきなり11Hは議論が先行しすぎ。とまどっている。

11H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。病気で休んだ人の代替りの人の確保が難しい。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。

EUでは公共交通は公営だが日本では私営だ。同じにできない。

- 労働者側 11Hとしているのは評価できる。そもそも時短が働き方改革の目的で、自動車運転者は長いままでいいというものではない。働き方改革支援助成金は、満額もらうには休息期間11時間にしなくてはならない。

#### その他

- 使用者側 特例の延長時間をもっと長くしないと繁忙期に対応しきれない。特例は乗合にも適用してほしい。
- 公益委員 1か月の拘束時間の特例で延長できる回数が年6回というのは、6か月連続で延長したら過労死のリスクがあるから、連続はダメという規定を設けた方がよい。

### 【ハイタク】

#### 休息期間11時間以上への延長について

- 労働者側 休息期間11時間は評価する。例外は今後協議が必要。
- 使用者側 休息期間を11Hとすると拘束時間は13Hで、13Hで稼げるのは東京だけだ。睡眠時間は考慮するから8Hから延ばすのは考えるが10Hで特例8Hにならないか。11Hが先走ってしまうとシフトも組めなくなる。急激な変化は、バス・トラックからも反対論が出てくる。そこも考えないといけない。  
全国の事業者の意見を聞くと11Hは難しいという声が多い。睡眠時間を考えると本当は8Hは短すぎるとは思うが…。
- 労働者側 今後、社会の基準として11Hになっていく。特例は、安全を考えて制限するべき。9Hは妥当としても週3回は多すぎる。乗客の安全も考えるべきだ。

#### その他

- 労働者側 日勤の月拘束時間288Hは、時間外93Hとなり、過労死基準の80Hを超えるので承服できない。
- 労働者側 隔日勤務は日勤より過酷なのに、現状維持というのは納得できない。
- 使用者側 隔日勤務で2暦日の拘束時間21Hは22Hにしてほしい。
- 労働者側 A 車庫待ち等の特例は、実態としてもこんなに長く働いていないので、この際、特例自体廃止してもいいのではないか。B 特例の廃止は反対。（この件は労働者側で両論あり）
- 公益委員 車庫待ち特例の廃止はありと思う。

## ハイヤー・タクシー作業部会「見直しの方向性」

	項目	現行	使用者側主張	労働者側主張	事務局「見直しの方向性」
日勤	1か月の拘束時間	299H	288H	275H	288H
	1日の休息期間	8H	現行どおり	11H	原則11H、週3回まで9H
	1日の拘束時間	13H	〃	13H	原則13H、週3回まで15H
	1日の最大拘束時間	16H	〃	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 (休息期間20H以上確保、16H超は1か月7回以内、18H超の場合4H以上の仮眠が条件)	現行どおり	過労死基準ふまえ見直し、特例廃止も検討を	300Hまで延長可 24Hまで延長可(条件同)
隔日勤務	1か月の拘束時間 地域等の特例	262H 年6回270Hまで延長可	今より延ばす	250H	262H 年6回270Hまで延長可
	2暦日の休息期間	20H	現行どおり	24H	20H
	2暦日の拘束時間	21H	現行どおり	20H	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(夜間4H以上の仮眠確保、21H超は1か月7回以内が条件) 24Hまで延長可(条件同上)	現行どおり	過労死基準ふまえ見直し、特例廃止も検討を	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
	休息期間	設定なし			一定の時間を努力規定として設定

## バス作業部会「見直しの方向性」

項目	現行	事務局「見直しの方向性」
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	8H	原則11Hとし、これによらない上限時間、回数等を別途設ける
1日の拘束時間 〃 最大拘束時間	13H 16H（15H超は週2回まで）	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（運転開始後4H以内または4H経過直後に30分以上の運転離脱が必要）	4H（条件同） ※高速道路の実車においては概ね2Hとすると通達に規制
特例、その他		
分割休息	拘束時間の途中及び経過直後に分割可、ただし継続4H、合計11H以上	1日の拘束時間、休息期間の見直しに応じて見直し
2人乗務	身体を伸ばして休息できる設備がある場合、1日の最大拘束を20Hに延長、休息期間を4Hまで短縮可	1日の拘束時間、休息期間の見直しに応じて見直し
隔日勤務	2暦日で21H、夜間4Hの仮眠で2週につき3回まで24Hに延長可	現行どおり
フェリー乗船	乗船時間のうち2Hは拘束時間、その他は休息期間	現行どおり
休日労働	2週に1回	現行どおり ※予期しない事象による遅延、軽微な移動、災害時の適用除外業務の特例を設ける