



(電子版)

info@jikosoren.jp

2021年 第18号 2021年4月26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の延長に後ろ向き

改善基準見直し 専門委員会

実態調査結果を報告

自動車運転者労働時間等専門委員会＝2021. 4. 23、東京・三田共同会議所



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）第5回会議が4月23日にひらかれました。自交総連の菊池書記長が傍聴しました。

専門委員会では、この間実施してきた自動車運転者・事業者に対する労働時間等の実態調査の概要と各国の労働時間規制の調査結果が報告され、改善基準告示見直しの具体的な規制時間について労使双方の委員から意見が出されたうえで、今後、タクシー・バス・トラックそれぞれの作業部会を設置して論議をすすめることが決まりました。

報告された実態調査では、労働者が適切と思う1日の拘束時間についてハイタク90.7%、バス97.4%と圧倒的多数が13時間以下と答えている一方、事業者はバスで60.0%が13時間超と答えるなど、労使の見方の違いが浮き彫りになりました（ハイタク事業者は回答数10未満のため集計対象にせず）。（3、4ページにグラフ）

各国の調査では、EU各国はEU規則で1日の拘束時間13時間、休息期間11時間であること、例外規定は天候や渋滞など不可抗力の場合にのみ設けられていることなどが報告されました。

労働側は、拘束時間年間3300時間以内、休息期間11時間を主張

審議では、規制時間見直しについて労使の委員が以下のとおり意見を述べました。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（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所以議論が必要。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。

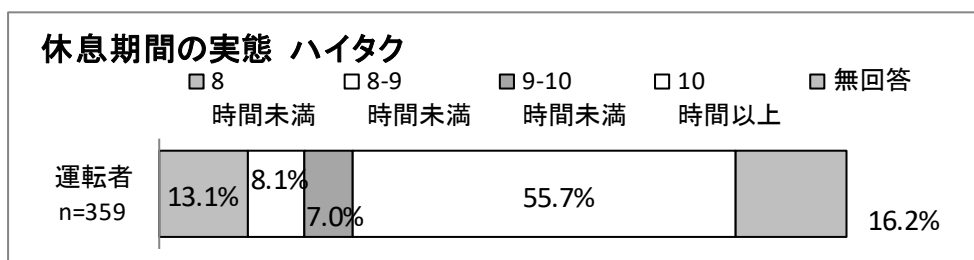
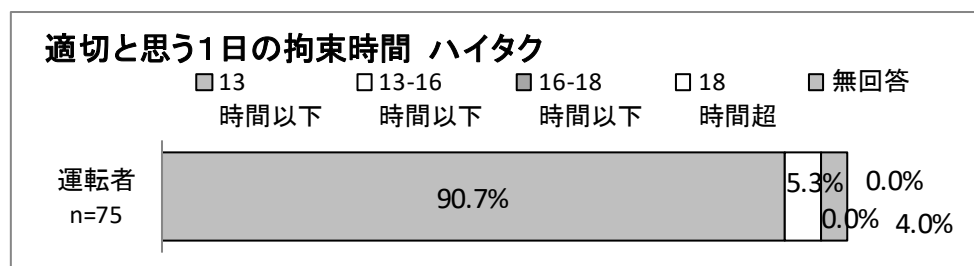
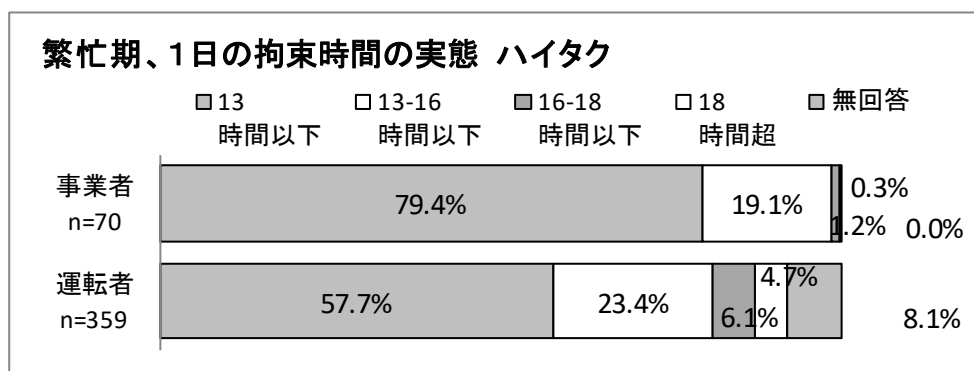
2. 時間外労働の上限960時間というのは、働き方改革で時間外労働の上限は年720時間となったが、自動車運転者への適用は5年間猶予され、2024年から年間960時間の特例が適用されることになったもの。

自交総連は、今回の議論が始まる以前から以下のとおり要求、意見を提出しています。今後、専門委員会に再度、意見を提出していく予定です。

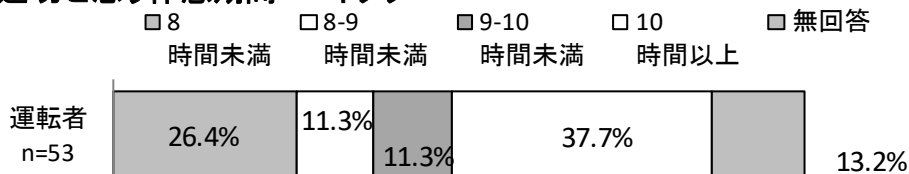
(改善基準)		現行基準		改正要求
タク シー	拘束時間	日勤	1か月299時間以内 1日 原則13時間、最大16時間	1か月238時間以内 1日 最大13時間
		隔勤	1か月 262 時間以内 2 暦日 21 時間	1か月228時間以内
	休息期間	日勤	継続8時間以上	継続11時間以上
		隔勤	継続20時間以上	継続24時間以上
バス	拘束時間	4週平均で1週当たり65時間以内 1日 原則13時間、最大16時間		1か月240時間以内 1日 最大13時間
	休息期間	継続8時間以上		継続11時間以上
	運転時間	2日平均で1日当たり9時間 4週平均で1週当たり40時間		1日7時間
	連続運転時間	4時間以内		2時間以内

専門委員会で報告された自動車運転者の労働時間等に係る実態調査結果

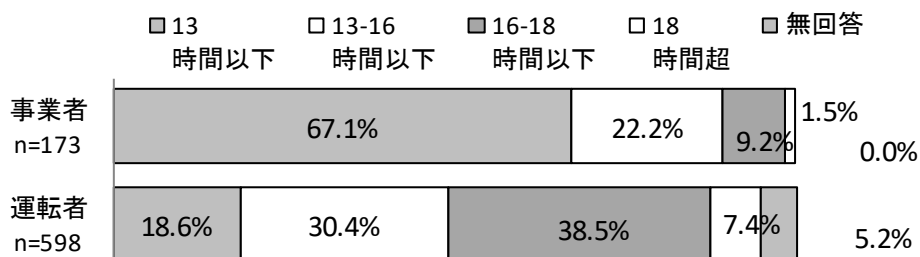
厚労省の委託で、有限責任監査法人トーマツが2020年10～12月に実施したもの。



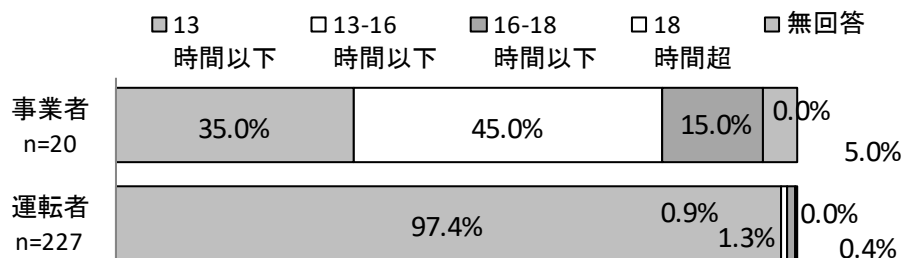
適切と思う休息期間 ハイタク



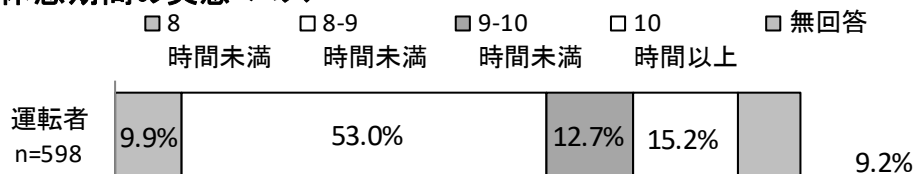
繁忙期、1日の拘束時間の実態 バス



適切と思う1日の拘束時間 バス



休息期間の実態 バス



適切と思う休息期間 バス

