



(電子版)

info@jikosoren.jp

2022年 第6号 2022年2月18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時間を「努力規定」とする修正案

改善基準改正バス審議

公益委員から異論、結論は持ち越し

リモート会議が行われる会場で宣伝行動＝2022. 2. 17、中央労働委員会会館前



改善基準告示の改正を審議する労政審専門委員会の第5回バス作業部会が2月17日にリモート会議で開かれました。開催前には雇用共同アクションで宣伝行動を行い、会議は菊池書記長が傍聴しました。

焦点の休息期間について、厚労省事務局は「継続11時間以上の休息期間を与えるよう努めることとし、継続9時間を下回らないものとする」という修正案を提示し、使用者側は了解、労働者側も修正案の「努めること」という部分には何ら反論せず、11時間は努力規定でよしとする態度でした。公益委員が「“努めることとする”というのは実際は9時間で運用されることになる」と異論を出し、案の確定には至りませんでした。結論は次回3月16日の作業部会に持ち越しとなりました。

### 努力規定では実質9時間、労働者側委員は妥協姿勢を改めるべき

労働者側委員の発言は、交通労連、私鉄総連の代表二人とも、「休息期間11時間が大切」と言いながら、肝心の11時間が「努めること」という努力規定にされている点については、まったく触れていません。この案で決まってしまうと、公益委員が指摘したように、努力したがいけませんのでよいことになり、実際の規制は9時間ということになります。公益委員が、安全を守るという認識に立てば11時間が必要と言っているのに、労働者側が努力規定でよしとしてしまったので

は、労働者を代表して審議会に出ているという責任を果たしていないと言わざるを得ません。次回作業部会では、姿勢を改めて明確な主張をすべきです。

## 新聞報道、労働弁護団声明、世論が盛り上がる

作業部会の会場前で、雇用共同アクションとの共同で宣伝行動を行いました。

インターネット署名（第2弾）も1万5000人以上の署名が集まり、数多くのコメントとともに、2月8日に審議会の全18人の委員全員に郵送で提出して、休息期間11時間とするよう申し入れをしています。

東京新聞が2月16日、17日と連続して朝刊1面でこの問題を取り上げ、過労死が多い業界に休息期間11時間は必要との識者の声も紹介しています。日本労働弁護団も2月17日に「11時間の休息を入れることを求める声明」（4ページ参照）を出しました。

世論は盛り上がりつつあります。最終決定はまだであり、21日にはハイタク作業部会があります。最後まで11時間を求めて、世論を高めていく必要があります。

東京新聞2/17付 <https://www.tokyo-np.co.jp/article/160400?rct=kurashi>

東京新聞2/18付 <https://www.tokyo-np.co.jp/article/160871>

労働弁護団声明 <https://roudou-bengodan.org/proposal/>

## 公益委員「命を預かる人という認識に立てば休息11時間は必要」

バス作業部会で休息期間に関して出されて意見（要旨）は次のとおりです。

### 【1日の拘束時間、休息期間について】

- 使用者代表・齋藤委員（京成バス社長） ILO条約でも最低は8時間となっているところを9時間にするのは前進だ。過労防止の点から行われることを厚労省も周知してほしい。
- 労働者代表・池之谷委員（私鉄総連） 休息期間は原則11時間というのが大切だ。アンケートでも11時間必要という回答が多かった。拘束時間14時間超えを2日以上連続しないという規定がなくなったのは後退している。本文に回数を書くべきだ。休息期間は原則11時間、やむを得ない場合9時間とした方がいい。
- 労働者代表・鎌田委員（交通労連） 継続11時間というのを原則11時間という表記にしてほしい。
- 使用者代表・齋藤委員 原則というのは問題。一般の労働者には休息期間が定められていない中で、自動車運転者だけ適用されるのに、原則というのは踏み込みすぎだ。
- 労働者代表・鎌田委員 原則と入れても、実際多くのところで11時間は守っているのだからいいのではないか。
- 使用者代表・齋藤委員 原則という言葉なぜ入れないといけないのか。
- 労働者代表・池之谷委員 拘束14時間超えの回数は、連続性を考慮すべきだ。休息期間は11時間、それによらない場合は9時間とするということで、労働側も譲歩したが、11時間というのは疲労回復のために必要ということは使用者も考えてほしい。
- 公益代表・小田切委員（東京医科大講師） 自動車運転者は命を預かる人、安全

を守るという認識に立てば、継続11時間——もうひとつ10時間という考え方もあるかもしれないが、11時間は必要だ。「努めることとする」というのは、努力したけどできなかったということでもよいということになり、実際は9時間で運用されることになると思う。国民の安全を守るとの考えからは、11時間未満では6時間を切る睡眠になってしまうので、11時間というのは意義のある数字と考えている。

○使用者代表・齋藤委員 9時間になった時は、後でどこかで11時間にならなければならない。永遠に9時間ということにはならない。

(2/17のバス作業部会で作された資料=修正案)

1日の拘束時間、休息期間について

現行	案	追加案(修正案)
<p><b>【1日の拘束時間】</b></p> <p>▷ 1日についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、<u>最大拘束時間は16時間</u>とする。この場合において、1日についての拘束時間が<u>15時間を超える回数</u>は、<u>1週間について2回以内</u>とする。</p>	<p><b>【1日の拘束時間】</b></p> <p>▷ 1日についての拘束時間については、休息期間と同様の考え方で設定する。</p>	<p><b>【1日の拘束時間】</b></p> <p>▷ 1日についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、<u>最大拘束時間は15時間</u>とする。この場合において、1日についての拘束時間が<u>14時間を超える回数(※)</u>をできるだけ少なくするよう努めるものとする。 (※) <u>通達において、「1週間について3回以内」を目安として示す。</u></p>
<p><b>【1日の休息期間】</b></p> <p>▷ 勤務終了後、<u>継続8時間以上の休息期間</u>を与える。</p>	<p><b>【1日の休息期間】</b></p> <p>▷ 勤務終了後、<u>原則11時間</u>としつつ、これによらない場合の下限時間、回数等について別途設ける。</p>	<p><b>【1日の休息期間】</b></p> <p>▷ 勤務終了後、<u>継続11時間以上の休息期間</u>を与えるよう努めることとし、<u>継続9時間を下回らないもの</u>とする。</p>

編注. 上記の「案」(真ん中)は2021年10月8日に提示されたもの。

12月9日に提示された追加案は以下の通り。

▷拘束時間

- ・ 13時間(最大15時間)
- ・ 2日以上連続して14時間を超えてはならない。

▷休息期間

- ・ 9時間以上
- ・ 11時間以上とするよう努めること。

自動車運転者の労働時間等の改善基準告示について、  
さらなる拘束時間の引下げと11時間の休息を入れることを求める声明

2022年2月17日 日本労働弁護団 幹事長 水野英樹

- 1 現在、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において、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号。以下、「改善基準告示」という）を改正する議論が行われている。（中略）
- 2 労政審における議論では、バス、タクシーについて、それぞれ拘束時間をさらに減らす案が出ており、それ自体は歓迎すべきである。（中略）本来的には、これらの総拘束時間のさらなる引き下げが図られるべきである。
- 3 さらに、休息时间について、改善基準告示においては原則8時間とされているところ、第6回検討会において、バス、タクシー（日勤）については原則11時間とする案が示された（同資料1）。もっとも、第7回検討会においては、バス、タクシー（日勤）について原則11時間としつつ、一定の例外を認める案に加え、原則を9時間としつつ、11時間を努力義務とする追加案も示された（同資料3）。  
ところで、令和3年9月14日改定のいわゆる脳・心臓疾患の労災認定基準（基発0914第1号）においては、「勤務時間の不規則性」として、「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」をみるとしている。このことに照らすと、連日の勤務を想定した場合、休息时间11時間を原則としない上記追加案を採用してしまうと、勤務間インターバルも必然的に11時間を切ることとなる。そのため、上記追加案は、脳・心臓疾患を引き起こすリスクを増加させることを容認していると言わざるを得ない。このことは、ILO勧告161号（労働時間及び休息期間（路面運送）勧告）において、休息時間は原則11時間以上、短くとも8時間を下回れないとされており、EUでも24時間に対して休息時間を原則11時間、週3回は9時間に短縮可能と、これに準じた措置をしていることから明らかである。
- 4 また、トラックについては、現時点においてもなお、休息时间についての案が示されていないが、先に述べたとおりトラック運転者については令和2年度の脳・心臓疾患の労災認定件数が全業種中最も多いことに鑑みれば、脳・心臓疾患のリスクを軽減するために必要な休息時間を11時間以上確保しなくてよいとする理由がない。
- 5 当弁護団として、以上の通り、労働者の健康を守るため、バス・タクシー・トラックいずれの業種についても、さらに拘束時間の上限を引き下げるとともに、いずれの業種についても、休息時間を原則11時間とすることを求める。

以上