



(電子版)

info@jikosoren.jp

2022年 第15号 2022年4月4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時間は努力義務にとどまる

改善基準改正 専門委員会で中間とりまとめを了承

改善基準告示改正を審議する労政審の第8回専門委員会（ハイタク・バス・トラック全員が参加）が3月28日にひらかれ、ハイタクとバス作業部会から改善基準見直しの方向性が報告され、両報告を了承して専門委員会としての「中間とりまとめ」を確認しました。

専門委員会開催前の宣伝行動＝2022. 3. 28、厚労省前



ハイタクとバスの作業部会の報告は、既報のとおり、1日の休息期間を1時間延ばしただけの9時間とし、11時間は努力義務規定とする内容です。専門委員会は、今後、トラック作業部会の検討状況をふまえ、秋にも最終的な報告書を取りまとめる予定です。

実効確保、通達策定にひきつづき世論喚起が必要

改善基準改正は、最終的に秋以降年内に決定して公布され、24年4月から適用・施行される予定になっています。それまでに、ハイタク・バス以上に使用者側が時短に難色を示しているトラックでの審議があります。ハイタク・バスに関しては、審議のなかで出されていた、11時間は努力義務であっても、「基本」という言葉を入れた意味などの論点もふまえて、実効性を確保するとりくみが必要です。この間に厚労省が作成する関連通達についても、累進歩合禁止の徹底、割増賃金や有給休暇手当の適正な支払いなど、その書きぶりが今後大きく影響してきます。

ひきつづき自動車運転者の長時間労働の危険性を訴え、実効ある労働時間短縮、休息期間11時間を実質的に確保することなどで世論を喚起していくことが大切です。

専門委員会の直前には、厚労省前で全労連・全労協とともに宣伝行動を行い、東京地連の仲間が参加しました。

専門委員会での委員の発言、休息期間11時間を基本に

専門委員会での各委員の主な発言（要旨）は以下のとおりです。

○タク使用者代表・武居委員

（昭栄自動車代表取締役）

労災認定基準などから休息期間11時間が重要というのは理解しているが、コロナで厳しい経営環境のなかで、11時間は努力義務として、基本という言葉を入れて、それを強く意識していくということが最大限譲歩した内容だったと認識している。

専門委員会の様子（リモートで傍聴）＝22. 3. 28



○タク労働者代表・久松委員（私鉄総連） 休息期間が11時間とらなかったのは残念だが、拘束時間の上限などから、9時間の休息期間がフルでできないことも考慮した。使用者は11時間を基本と考えていただきたい。

○タク公益代表・寺田委員（東京海洋大院教授） 11時間は努力義務となった。次の見直しの機会には考えてほしい。

○バス使用者代表・齋藤委員（京成バス社長） 従業員の過労防止と市民の足を確保するというを（両方）考えた見直しとなった。全体として過労死防止になると考える。

○バス使用者代表・金井委員（東武バスウエスト社長） 過労防止と公共交通の使命の両面を考えて議論してきた。改善基準の改正の内容について、専門委員会として旅行会社に協力を求めてほしい。地域公共交通会議でも利用者に厚労省から説明をしてほしい。

○事務局 改正の趣旨が旅行会社、利用者に理解されるよう周知に努めたい。

○バス労働者代表・池之谷委員（私鉄総連） 長時間労働の連続性を軽減させることを主張してきた。11時間が努力だけでなく基本と考える。

○バス労働者代表・鎌田委員（交通労連） 休息期間9時間を下回らなくてもいいというところに目が行くのではなく、基本は11時間と考えてほしい。労働時間が減って賃金が減らないよう適正な運賃を検討してほしい。

○バス公益代表・小田切委員（東京医科大講師） 長時間労働の連続性を避け、休みはなるべく頻繁にとれるようにしてほしい。休息期間の文章の受け止めだが、「努める」というのがどこにかかっているのか？ 「基本とし」の「基本」は、「与えるよう努めること」ではなく「11時間以上」という数字にかかっていると理解している。

編注. 作業部会でまとめた最終的な文章＝「休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。」