

基 発 0425 第 2 号
平成 28 年 4 月 25 日

公益社団法人日本バス協会
会長 上杉 雅彦 殿

厚生労働省労働基準局長



バス運転者の労働時間管理等の徹底に関する要請について

労働基準行政の推進につきまして、日頃より御理解を賜り感謝申し上げます。
さて、平成28年1月15日、長野県軽井沢町の国道18号において、貸切バスの運行中、バス運転者2名を含む15名が死亡し、26名が重軽傷を負うという重大な自動車事故が発生しました。

このような事故の発生は、乗客の生命がおびやかされるということのみならず、交通労働災害防止の観点からも看過しえないものです。

厚生労働省では労働基準監督署において、貸切バス事業者に対する、緊急の集中監督を行ったところですが、別紙のとおり、時間外及び休日労働に関する労使協定を超える時間外労働を行わせている、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（以下、「改善基準告示」という。）に定める拘束時間を超えている、法令に定める健康診断を行っていないなどの事例が認められたところです。

今回の事故原因については明らかになっておりませんが、交通労働災害の発生を防止するためには労働基準法、労働安全衛生法等の法令をはじめ、改善基準告示や交通労働災害防止のためのガイドライン等を遵守していただくことが重要です。

貴職におかれましては、傘下の会員に対し、特に下記の事項について、改めて徹底を御指導いただきますようお願いいたします。

記



- 1 バス運転者の労働時間等については、労働基準法及び改善基準告示に定められた規定の遵守を、改めて徹底すること。
- 2 長時間にわたる時間外・休日労働を行ったバス運転者に対しては、労働安全衛生法に基づく面接指導等を行うとともに、労働時間の短縮等の適切な措置を講じること。
- 3 バス運転者の健康管理を適切に行うため、労働安全衛生法に基づく健康診断を確実に実施すること。また、所見が認められたバス運転者に対しては、「健康診断結果に基づき事業者が講ずべき措置に関する指針」に基づき、適切な就業上の措置を講じること。
- 4 「交通労働災害防止のためのガイドライン」に基づき、睡眠時間の確保に配慮した適正な労働時間等の管理、乗務開始前の点呼等の実施、適正な走行計画の作成など、適切な措置を講じること。

ツアーバスを運行する貸切バス事業場 に対する緊急の集中監督指導実施状況

1 監督指導実施状況（主に平成28年2月・3月に実施）

監督実施事業場数：196件

（このうち、労働基準監督署と地方運輸機関との
合同監督・監査数：102件）

2 バス運転者に関し、労働基準法等の法令違反が認められた状況

監督実施 事業場数	違反 事業場数 ※1	主要違反事項 ※2		
		労働時間	健康診断	休日
196	166 (84.7)	95 (48.5)	39 (19.9)	15 (7.7)

※1 「違反事業場数」欄は、バス運転者に関し、労働基準法等の法令違反が認められた事業場数である。

※2 「主要違反事項」欄は、バス運転者に関し、当該事項に係る労働基準法等の法令違反が認められた事業場数である。
なお、（ ）内は、監督実施事業場数に対する割合（%）である。

3 バス運転者に関し、改善基準告示の違反が認められた状況

監督実施 事業場数	違反 事業場数 ※3	改善基準告示違反事項 ※4					
		総拘束 時間	最大拘束 時間	休息期間	最大運転 時間	連続運転 時間	休日労働
196	119 (60.7)	43 (21.9)	82 (41.8)	41 (20.9)	9 (4.6)	54 (27.6)	5 (2.6)

※3 「違反事業場数」欄は、改善基準告示違反が認められた事業場数である。

※4 「改善基準告示違反事項」欄は、当該事項について改善基準告示違反が認められた事業場数である。
なお、（ ）内は、監督実施事業場数に対する割合（%）である。

指導事例1

概要

- 運転日報、タコグラフ、タイムカード等から労働時間の実態を確認。
- 特定の運転者において、1か月に約130時間の時間外労働を確認。また、4週間を平均し1週間当たりの拘束時間が約75時間であった。

指導内容

- 1 時間外・休日労働に関する労使協定(以下、「36協定」という。)で定める限度時間(1か月71.5時間)を超えて、1か月に約130時間の時間外労働を行わせていること。



労働基準法第32条(労働時間)違反

- 2 4週間を平均し1週間当たりの拘束時間が65時間(労使協定締結の場合71.5時間)を超えていること。



改善基準告示第5条(拘束時間)違反

(参考)バス運転者に係る改善基準告示

4週間を平均した1週間当たりの拘束時間:原則65時間以内(労使協定を締結した場合71.5時間まで延長可)

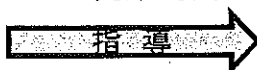
指導事例2

概要

- デジタルタコグラフ等から労働時間の実態を確認。
- 特定の運転者において、1日の拘束時間が約18時間であった。
- 常時使用する労働者に対する定期健康診断や雇入時の健康診断、深夜業に従事する労働者に対する健康診断を行っていなかった。

指導内容

- 1 1日の拘束時間が原則13時間(最大拘束時間16時間)を超えていること。



改善基準告示第5条(拘束時間)違反

- 2 常時使用する労働者を雇い入れるときに、当該労働者に対し健康診断を実施していないこと。常時使用する労働者に対し、1年以内ごとに1回定期的に健康診断を行っていないこと。深夜業に従事する労働者に対し、6か月以内ごとに1回、定期的に健康診断を実施していないこと。



労働安全衛生法第66条(健康診断)違反

(参考)バス運転者に係る改善基準告示

1日の拘束時間:原則13時間以内であり、延長する場合であっても、16時間以内。

指導事例3

概要

- デジタルタコグラフ、運転日誌、勤務表等から労働時間及び労働日数の実態を確認。
- 特定の運転者において、36協定の締結・届出を行わず、時間外労働及び休日労働を行わせていた。
- 休日労働及び深夜労働に対する割増賃金を支払っていなかった。
- 雇入時の健康診断を行っていなかった。

指導内容

- 1 36協定の締結・届出を行わずに労働者に時間外労働及び休日労働を行わせていること。

指導

労働基準法第32条(労働時間)及び同法第35条(休日)違反

- 2 休日労働及び深夜労働に対する割増賃金を支払っていないこと。

指導

労働基準法第37条(割増賃金)違反

- 3 常時使用する労働者を雇い入れるときに、当該労働者に対し健康診断を実施していないこと。

指導

労働安全衛生法第66条(健康診断)違反

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」について

趣旨

「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)は、バス、タクシー、トラック等の自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間(始業から終業時刻までの時間(休憩時間を含む。))、休息期間(勤務と勤務の間の自由な時間)、運転時間等の基準を、平成元年に、大臣告示として制定。

内容(バスについて)

○ 拘束時間【始業から終業時刻までの時間(休憩時間を含む。)]

総拘束時間 原則 4週間平均で1週間65時間以内

1日の拘束時間 原則 1日13時間

最大 1日16時間

(ただし、1日15時間超は週2回以内)

○ 休息期間【勤務と勤務の間の自由な時間】

原則 継続8時間以上

○ 運転時間

2日平均で1日9時間以内

原則 4週間平均で1週間40時間以内

○ 連続運転時間

4時間以内 (運転の中断には、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、1回連続10分以上かつ合計30分以上の運転をしない時間が必要。)

○ 休日労働

2週間に1回以内、かつ、4週間の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内

※ その他、拘束時間の例外や分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船などの場合の特例有り。