

「バス事業における働き方改革の実現に向けた アクションプラン」を石井啓一国土交通大臣に報告

公益社団法人日本バス協会（三澤憲一会長）は、3月30日に石井啓一国土交通大臣に対し、「バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」を報告しました。

本アクションプランは、昨年3月28日の働き方改革実現会議による「働き方改革実行計画」の策定を受けて、昨年9月に石井国土交通大臣から、時間外労働の上限規制に対応するため、「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」を作成するよう要請があったため、労働問題研究会、労務委員会において検討を進め、3月15日の労務委員会で取りまとめ、策定したものです。



【添付資料】

- ・バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン

バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン

公益社団法人日本バス協会

1. アクションプラン策定の趣旨

昨年3月28日に決定された「働き方改革実行計画」では、自動車の運転業務について、これまでのように時間外労働規制の適用除外とせず、改正労働基準法の一般則（年720時間以内等）の施行の5年後に、時間外労働を年960時間以内に規制し、かつ、将来的には一般則の適用を目指すこととされた。なお、この規制内容は、自動車運転業務の実態等を踏まえ策定されたものである。

これを受けて、昨年9月に、石井国土交通大臣からバス、トラック、タクシー事業の全国団体に対し、時間外労働の上限規制に対応するため、「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」を作成するよう要請がなされた。

もとより、関係法律に従い事業を行うことはバス事業者として当然の責務であるが、バス業界として大きな課題となっている運転者の確保のためにも、働き方改革を契機に長時間労働の是正など労働条件の改善を進める必要がある。

一方、現状、960時間以上の時間外労働がみられる事業者もいることから、日本バス協会として、上限規制適用までの猶予期間において会員事業者が取り組むべきアクションプランを作成し、猶予期間後の法令遵守に万全を期すとともに、運転者の確保や生産性の向上等の取組を推進することとした。

昨年から、労働問題研究会、労務委員会において運転者に関する実態調査を踏まえた検討を進め、3月15日の労務委員会において本アクションプランを取りまとめた。

本プランは2024年4月からの適用が予定されている自動車運転業務についての上限規制への円滑な対応を目的とするものであるが、各会員事業者はそれぞれの事業実態を踏まえつつ、時間外労働について後記2.の改善目標を着実に達成するとともに、可能な限り早期に一般則の規制水準を目指すことが重要である。このため、後記3.の各種施策について、地域や自社の状況に応じ取組を進め、働き方改革を実行していくこととする。

日本バス協会は、会員の取組を支援するとともに、時間外労働の状況を毎年把握し、本プランを推進する。

なお、自動車の運転業務以外の業務については、他の業種と同様に、一般則が適用されるため、別途、改正法令の遵守に取り組む必要がある。

（注）働き方改革関連法案における時間外労働等に関する制度概要（見込み）については、別紙参照

2. 時間外労働改善計画の策定と中間目標の設定

(改正労働基準法が 2018 年に成立し、2024 年 4 月から自動車の運転業務について時間外労働の上限規制が施行されることを前提)

(1) 時間外労働改善計画の策定

会員事業者は、自動車の運転業務について時間外労働の上限規制が適用されるまでの猶予期間において、時間外労働の削減に段階的に取組み、法令遵守に向けた態勢を整える必要がある。

このため、各事業者は自社内で時間外労働の管理に関する計画を策定し、規制適用時点での法令遵守に備えることとする。また、将来的には、一般則の水準を目指す。現在、上限規制値を上回る運転者がいる事業者は、労働時間を段階的に削減する計画を策定し着実に実施するとともに、計画の達成度について毎年度確認し、不十分な場合はさらなる改善方策を検討し、実施する。

(2) 中間目標の設定とその後の取組

会員事業者が計画的に時間外労働の削減を進めるため、日本バス協会は、猶予期間の折り返し時点の 2021 年度に中間目標を設定し、その後、2024 年度の上限規制遵守を目標とする、段階的な削減に業界をあげて取り組むこととする。各事業者は、この目標達成を前記計画に盛り込み、着実に達成するよう努める。

また、この目標を達成した事業者は、引き続き一般則の規制水準を目指して、長時間労働の是正に取り組む。

① 中間目標

- ・ 2021 年度において、全ての運転者の時間外労働が年 1,000 時間以下となることを目標とする。
- ・ 法成立後 3 年間 (2018・2019・2020 年度) は、この目標の達成を目指して時間外労働を順次削減する

② 中間目標以降の取組

- ・ 時間外労働の上限規制が適用される 2024 年度において、全ての運転者の時間外労働が年 960 時間以下となることを目標とする。
- ・ 中間目標年次から 3 年間 (2021・2022・2023 年度) は、この目標の達成を目指して時間外労働をさらに削減する。

3. 長時間の時間外労働を削減するために取り組むべき各種施策

個々の運転者の長時間の時間外労働を縮減するためには、適切な労務管理に加え、業務の効率化、運転者の確保等を進めることが必要である。このため、各バス事業者は次に掲げる事項を参考に、事業実態に合った各般の取組を進める。

また、日本バス協会は、乗合バス事業の生産性の向上や運転者確保のための方策とそのために必要な関連制度の見直し等について検討の上、取組むとともに、各事業者の取組について、優良事例を参考として周知する。また、関係省庁等には必要な制度の見直しや支援をお願いし、その実現を図る。

さらに、日本バス協会として本プランのフォローアップを毎年行い、実施を推進する。

(1) バス事業者として取り組む事項

① 適切な労務管理等

- ・ 特定の運転者に時間外労働が集中しないように、適切な労務管理に努める。
- ・ 時間外労働の管理について必要な社内体制を整備するとともに、社員の意識改革を進める。

② 運転者の労働条件の改善・働きやすい労働環境の整備等

- ・ 賃金、福利厚生等の労働条件の改善、向上。労働関係法規、改善基準告示等の遵守。正社員への早期登用等による雇用の安定化。有給休暇の取得促進。
- ・ 柔軟な勤務内容等による女性運転者・高齢運転者の活躍の場の拡大。女性専用施設の整備、産休、復職制度等出産や育児をサポートする制度の導入。
- ・ 運行管理者、指導運転士等への登用等キャリアアップ制度の拡充。

③ 運転者募集活動の強化・運転免許の自社養成等

- ・ 合同説明会の開催、高校等への訪問等募集活動の強化。
- ・ 厚生労働省のキャリアアップ助成金、教育訓練給付金制度、日本バス協会の運転者人材確保対策事業等の積極的活用による運転免許の自社養成の推進。
- ・ 表彰制度の充実。

④ 業務の効率化・生産性の向上対策

- ・ 乗合バス路線の再編・見直し等。
- ・ 貨客混載等の生産性の向上、連節バス等の旅客定員が多い車両の導入。
- ・ 貸切バスにおける旅行会社と連携した行程の見直し、待機時間の縮減等。
- ・ 乗合バスにおける訪日外国人の移動需要の取込み、企画乗車券の発売、実態に応じた運賃料金の改定等。
- ・ 貸切バスの新運賃料金制度の遵守。

(2) 日本バス協会の取組

- ① 会員事業者の上記取組について、優良事例の普及を図る。
- ② 運転免許の自社養成等上記事業者の取組に対する支援の実施。バス業界、バスの職場のイメージアップのための広報。
- ③ 関係省庁と連携協力し、時間外労働の削減に向けた各種対策を推進。別添の要望を関係省庁に行い、実現を図る。
- ④ 取組状況のフォローアップ

日本バス協会は、本アクションプランのフォローアップのため、会員事業者の時間外労働の削減状況を毎年度調査する。削減状況の結果に応じ、必要があれば本アクションプランの見直しを行う。なお、この調査は、毎年度行っている「バス事業賃金、労働時間等実態調査」に併せて実施する。

(別添) 関係省庁等に要望する事項

① 道路走行環境の改善等

- ・ 高速道路整備、道路の拡幅、PTPS の導入等による走行環境の改善。高速道路通行料金割引制度の継続。
- ・ バスターミナル、観光地周辺における乗降・駐車スペース等の整備による運行の効率化。
- ・ 停留所付近の駐車違反の取締りや自転車対策等による円滑で安全な走行環境の確保。

② バス事業の効率的運営、運転者確保に資する関係制度の見直し

- ・ I T 点呼の活用による運行管理業務の合理化・省力化のための制度の見直し。運転者融通制度の導入。
- ・ 連節バス、全長 12 メートル超の大型バス等の導入のための規制緩和、導入支援。
- ・ 高速バス路線の柔軟な展開のための諸規制の見直し。高速バスの SA・PA での中継輸送の実現。
- ・ 「自動車運転者の労働条件の改善のための基準」(改善基準告示) について、安全を確保しつつ、生産性の向上、長時間労働の是正等を図る観点から、実態を踏まえた、基準や運用の見直し。
- ・ バス事業者による安全対策を前提に、年齢要件等の大型 2 種免許の受験資格の緩和等の見直し。

③ 各種支援措置の充実等

- ・ キャリアアップ助成金等資格取得、就職支援措置の充実、手続きの簡略化。
- ・ 女性用の休憩所、トイレ、託児所等の整備に対する支援。
- ・ 運転者の確保や待遇改善のための運賃・料金改定への円滑な対応。
- ・ 乗合バス欠損補助制度の充実。
- ・ 乗合バスの運行システムのナンバリングや多言語表示、Wi-Fi や IC カードシステム、多言語対応型バスロケーションシステムの導入・改良等の訪日外国人旅行者の受入環境整備への支援。
- ・ 貸切バスの新運賃料金制度の遵守・定着の促進。

④ 自動運転技術の開発、制度面の研究等による普及促進

別紙

働き方改革関連法案における時間外労働等に関する制度概要（見込み）

【時間外労働規制】

① 一般則

- ・ 時間外労働を年 720 時間以内
- ・ 2 か月、3 か月、4 か月、5 か月、6 か月の平均で、月平均 80 時間以内（休日労働を含む）
- ・ 単月 100 時間未満（休日労働を含む）
- ・ 適用：2019 年 4 月から

② 自動車運転業務

- ・ 時間外労働を年 960 時間以内
- ・ 適用：2024 年 4 月から

【その他】

① 時間外労働の割増賃金

- ・ すべての業務について、2022 年 4 月には、60 時間を超える時間外労働に係る割増賃金率の 50%以上への引き上げが予定されている。

② 年次有給休暇

- ・ 2019 年 4 月から、10 日以上の子年次有給休暇が付与される労働者に対し、会社は、5 日間について時季を指定して与えなければならないことが予定されている。