

雇用ワーキング・グループ関連

提案事項名	該当頁
1 - フェリーに乗船するバス運転者の拘束時間及び休息期間の取扱いの緩和	…………… 1
2 - 留学生のアルバイト規制緩和	…………… 2
3 - 親会社及び連結子会社から成る企業集団内の会社間における建設技術者の有効活用	…………… 2

番号	受付日	所管省庁 への検討 要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案 主体	所管 官庁
1	27年 11月27日	28年 1月13日	フェリーに乗船するバス 運転者の拘束時間及 び休息期間の取扱いの 緩和	<p>貸切バス、高速バス等の自動車運転者の労働時間規制については、2012年の関越高速自動車道における悲惨なバス事故以来、規制と取締りが強化されております。交通事業においては安全が第一であり、同じ交通事業者団体である当協会としても当然のことと考えておりますが、他方、観光による地域の活性化の面で見ると、従来日帰りバスツアーで旅行行程に組み込まれていた首都圏や近畿圏から200km程度の距離に位置する観光地がツアー行程から外されるなど看過できない副作用も生じております。</p> <p>この運転者の労働時間の適正化による安全確保と地方の観光振興とを両立する手段として有効な施策が「バスツアーにおけるフェリーの活用」であります。バス運転者はフェリー乗船中は大型自動車運転者専用の「ドライバーズルーム」でくつろぐことが出来る(勿論、お客様も船旅を楽しめる)ことから、ツアー行程中の運転者の休養確保という点では理想的なものです。が、不思議なことにはこのバスツアーにおけるフェリー活用の障害となっている規制があり、このために、昨今の規制・取締強化によりフェリーの活用は縮小傾向にあります。</p> <p>この営業用自動車(トラック、バス)運転者の労働時間等の労働条件については、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(所謂「改善基準告示」)及び関係通達により定められています。この通達では、フェリー乗船中の運転者の労働時間について、フェリー乗船中の全ての時間のうち2時間は拘束時間(残りは休息期間)として取り扱うこととされています。このため、ツアー催行者やトラック事業者では中々フェリー活用の機運が高まらず、逆に労基からの指摘を受けフェリー利用を取り止めるケースも出ています(フェリーを使うと拘束時間が増えてしまうため)。しかし通常、運転者は乗船後はドライバーズルームの浴場に直行し、後は睡眠、休息を取っているのが常態であり、この2時間の拘束時間は実態と乖離した全く不合理なものであります。</p> <p>このため厚生労働省労働基準局においては、特に是正要望の強かったトラック業界からの要望を踏まえ、本年8月、「貨物自動車運送事業に従事するトラック運転者がフェリー乗船後に作業を行うケースが少なくなっており、トラック運転者の作業実態と乖離を生じている状況が認められる」として、トラック運転者のフェリー乗船時間を全て休息期間として取り扱うとする改善基準告示に係る関係通達の改正を行い、本年9月から適用されることとなりました。しかしながら、バス運転者については、従前どおりフェリー乗船中の2時間は拘束時間として取り扱うこととなっております。</p> <p>フェリーの活用は安全を確保しつつ観光振興を図る観点からは、バスツアーにおける更なるフェリー利用の促進が非常に有効であると思慮されます。特に、アジアからのインバウンドのバスツアーは数日にわたるものが多く、フェリーを行程に組み込めば運転者の休養を確保しつつ長距離のバスツアーを催行することが容易になるものと思われれます。</p> <p>バス運転者もフェリー乗船後は車両甲板への立ち入りは制限され、かつ、フェリー乗船中に車両甲板内で作業を行うことは皆無であります。以上のことから、バス運転者についてもトラック運転者と同様、フェリー乗船時間を全て休息期間とする旨の制度改正を行うよう提案します。</p> <p>このため厚生労働省労働基準局においては、特に是正要望の強かったトラック業界からの要望を踏まえ、本年8月、「貨物自動車運送事業に従事するトラック運転者がフェリー乗船後に作業を行うケースが少なくなっており、トラック運転者の作業実態と乖離を生じている状況が認められる」として、トラック運転者のフェリー乗船時間を全て休息期間として取り扱うとする改善基準告示に係る関係通達の改正を行い、本年9月から適用されることとなりました。しかしながら、バス運転者については、従前どおりフェリー乗船中の2時間は拘束時間として取り扱うこととなっております。</p> <p>フェリーの活用は安全を確保しつつ観光振興を図る観点からは、バスツアーにおける更なるフェリー利用の促進が非常に有効であると思慮されます。特に、アジアからのインバウンドのバスツアーは数日にわたるものが多く、フェリーを行程に組み込めば運転者の休養を確保しつつ長距離のバスツアーを催行することが容易になるものと思われれます。</p> <p>バス運転者もフェリー乗船後は車両甲板への立ち入りは制限され、かつ、フェリー乗船中に車両甲板内で作業を行うことは皆無であります。以上のことから、バス運転者についてもトラック運転者と同様、フェリー乗船時間を全て休息期間とする旨の制度改正を行うよう提案します。</p>	(一社)日本旅客船協会	厚生労働省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
2	27年 12月2日	28年 1月27日	留学生のアルバイト規制緩和	<p>【内容】 留学生のアルバイト時間規制の緩和を行い、外国語対応を求めている店舗や施設での積極活用を実施し、コミュニケーション強化を図る。</p> <p>【理由】 店舗、施設側の外国語対応の人材不足を補うとともに留学生も学外での日本コミュニケーションと学業の為の収入を得ることで、双方の益となるため</p>	(一社) 全国空港ビル協会	厚生労働省
3	27年 12月22日	28年 1月27日	親会社及び連結子会社から成る企業集団内の会社間における建設技術者の有効活用	<p>【具体的内容】 連結対象にある企業間(親会社と連結子会社間、連結子会社と連結子会社間)における技術者の異動を容易にし、在籍出向社員であっても出向先で主任技術者又は監理技術者として配置可能とする。</p> <p>【提案理由】 現行でも類似の特例制度があるが、連結子会社間の出向は不可であり、また、親会社と連結子会社間であっても、適用要件(経営事項審査に関する要件)が厳格すぎて同制度そのものを利用できない。 新設住宅着工が落ち込むなか、グループ会社にて、リフォームなどのストック市場に積極的に取り組んでいるが、技術者に繋がりがあった場合は、相互に技術者を融通することが容易になる。 余剰となる新築部門に従事していた技術者を、リフォームで有効活用できるなど、グループ全体の生産性が向上する。また、長年培った技術を活かせることで、本人にとっても有用であり、人財の活性化に繋がる。</p>	(一社) 日本経済団体連合会	国土交通省