

改善基準のポイント



はじめに

バス運転者の労働時間等の改善を図るため、労働大臣告示「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）が策定されています。以下はそのポイントです。

ポイント 1 拘束時間・休息期間

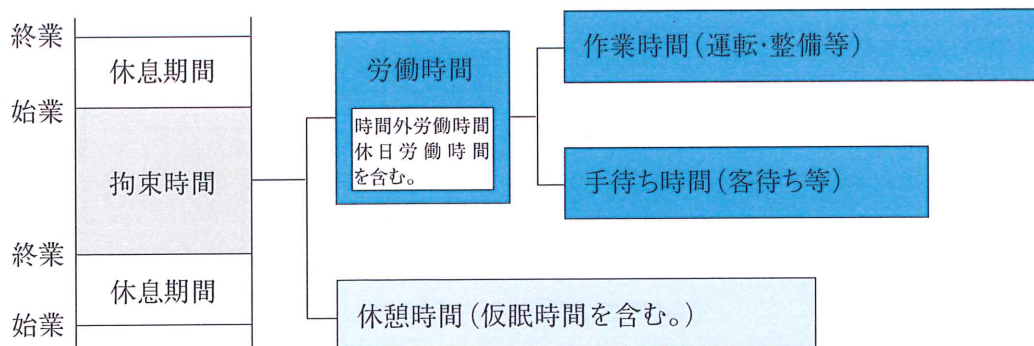
改善基準告示は、自動車運転者の労働の実態を考慮し、拘束時間、休息期間等について基準を定めています。

(1) 拘束時間

始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。）の合計時間をいいます。

(2) 休息期間

勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。



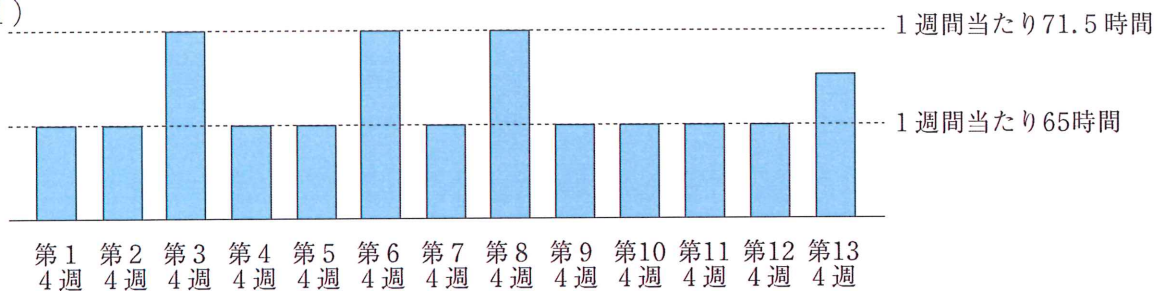
※ 労働時間には、時間外労働時間と休日労働時間が含まれますので、その時間数・日数をできるだけ少なくして、改善基準告示に定める拘束時間を遵守し、休息期間を確保してください。



(1) 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間

- ① 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は原則として65時間が限度です。
- ② ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスに乗務する者について、書面による労使協定（P16参照）を締結した場合には、52週間のうち16週間までは、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間を71.5時間まで延長することができます（図1参照）。

(図1)



(労使協定で定める事項)

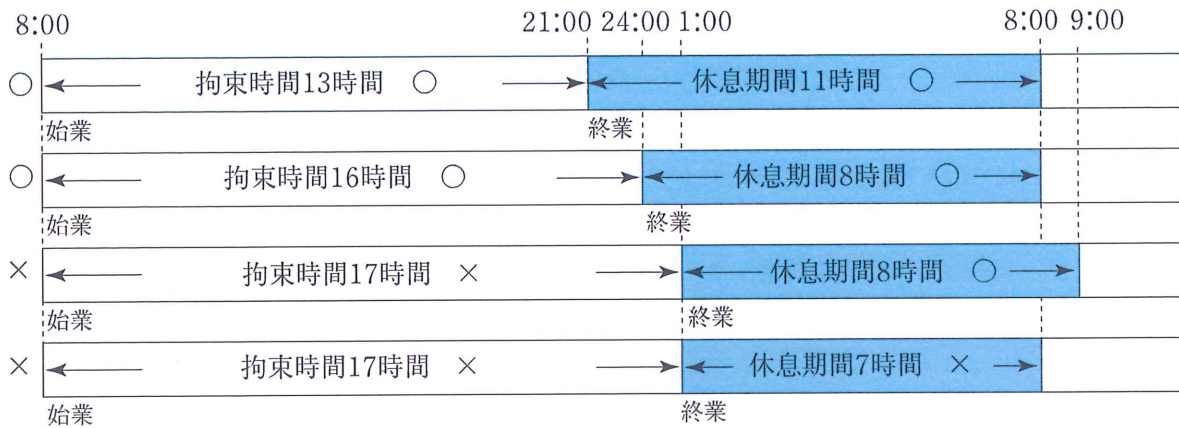
- ・ 協定の適用対象者
- ・ 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が65時間を超えることとなる「4週間」及びその「4週間」における1週間当たりの拘束時間
- ・ 当該協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等

(2) 1日の拘束時間と休息期間

- ① 1日（始業時刻から起算して24時間をいいます。以下同じ）の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度です。ただし、(4)の制限があります。
- ② 1日の休息期間は、勤務終了後、継続8時間以上必要です。

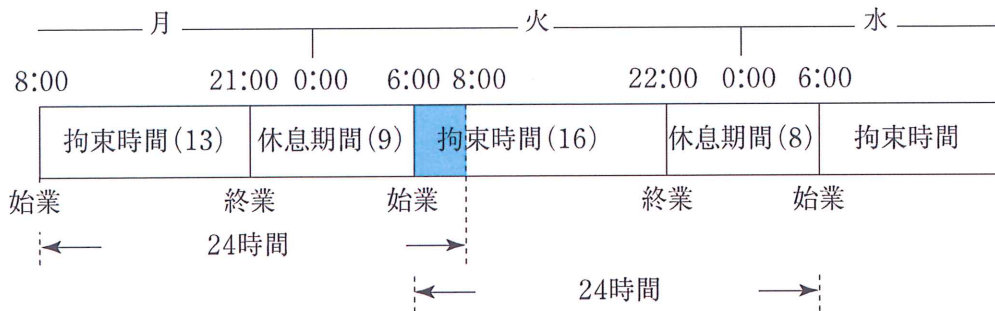
拘束時間と休息期間は表裏一体のものであり、1日とは始業時刻から起算して24時間をいいますので、結局、1日(24時間)＝拘束時間(16時間以内)＋休息期間(8時間以上)となります(図2参照)。

(図2)



(3) 拘束時間・休息期間の計算方法

(図3)



色をつけた部分は月曜日に始まる勤務の拘束時間と火曜日に始まる勤務の拘束時間が重なる時間帯

- ① 1日の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間によりチェックしてください。

図3に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

ア 月曜日（始業時刻8:00からの24時間）の拘束時間・休息期間

・月曜日 始業8:00～終業21:00	13時間	}	拘束時間 15時間
・火曜日 始業6:00～8:00	2時間		
・月曜日 終業21:00～翌6:00	9時間		休息期間 9時間

イ 火曜日（始業時刻6:00からの24時間）の拘束時間・休息期間

・火曜日 始業6:00～終業22:00	16時間	拘束時間 16時間
・火曜日 終業22:00～翌6:00	8時間	休息期間 8時間

※ 上記ア、イについては、ともに改善基準告示を満たしていますが、アのように、翌日の始業時刻が早まっている場合（月曜日は始業時刻8：00だが、火曜日は始業時刻6：00）は、月曜の始業時刻から24時間内に、火曜日の6：00～8：00の2時間もカウントされますので、1日の拘束時間は、改善基準告示に定める原則13時間ではなく、15時間になることに注意してください。

一方、火曜日は始業時刻が6：00ですので、6：00～8：00の2時間は火曜日の拘束時間にもカウントされます。

② 4週を平均した1週間当たりの拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、4週間の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計してチェックしてください。

ただし、後述の「ポイント4・特例」の(1)分割休息の特例（休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与える場合）、(4)フェリーに乗船する場合の特例（フェリー乗船時間が2時間以上の場合であって、フェリー乗船時間のうち2時間を拘束時間として取り扱い、その他の時間を休息期間として取り扱う場合）は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

図3に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

4週間の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計

・月曜日	始業8:00～終業21:00	13時間
・火曜日	始業6:00～終業22:00	16時間
⋮		⋮
合計		A 時間

※ 4週間の各勤務の拘束時間の合計 **A**時間 ≤ 4週間の拘束時間の限度（原則65時間×4週＝260時間、労使協定があるときは(1)の②の条件下で286時間まで）であれば、改善基準告示を満たしています。

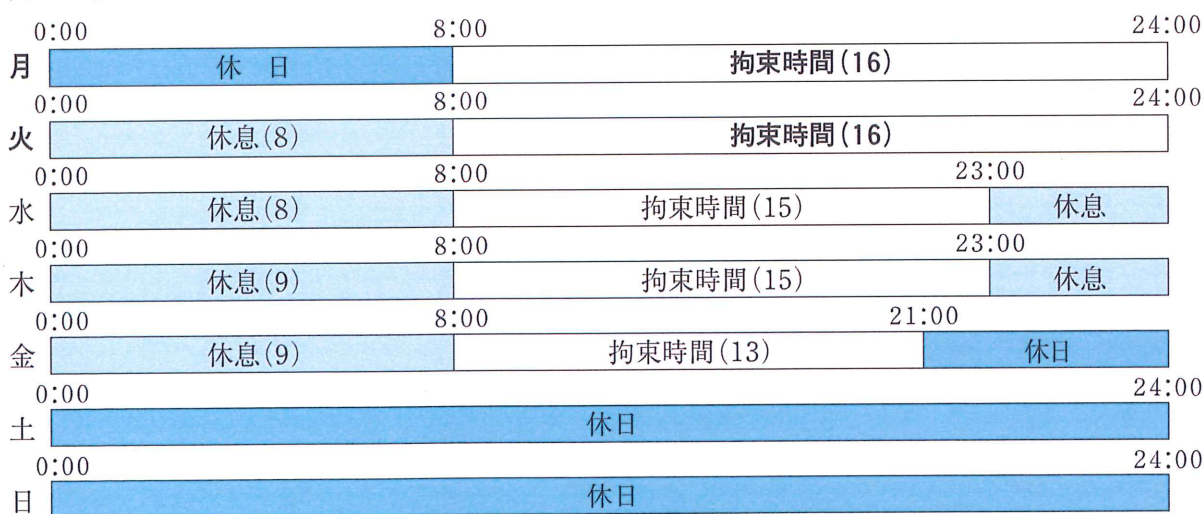
(4) 1週間における1日の拘束時間延長の回数

1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、15時間を超える回数は1週間につき2回が限度です。このため、休息期間が9時間未満となる回数も1週間につき2回が限度となります。

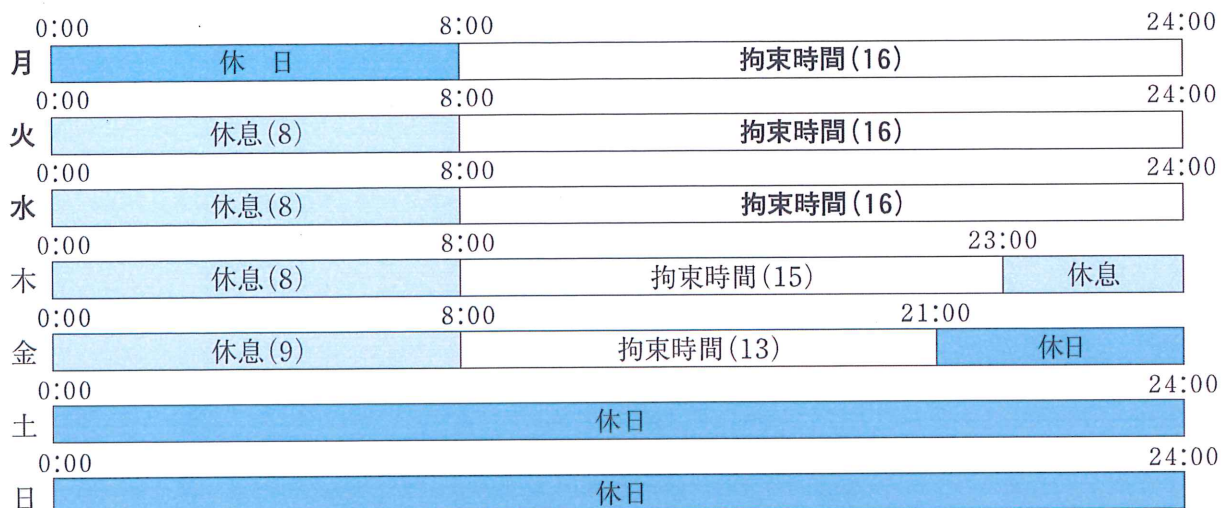
したがって、片道拘束15時間を超える長距離の往復運行は1週間につき1回しかできず、改善基準告示に違反しないためには一定の工夫が必要です（図4参照）。

(図4)

〈例1〉○



〈例2〉×



(5) 休息期間の取扱い

休息期間については、運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めてください。

(6) 休日の取扱い

休日は、**休息期間+24時間の連続した時間**をいいます。ただし、いかなる場合であっても、この時間が**30時間**を下回ってはなりません（図5参照）。

すなわち、休息期間は原則として8時間確保されなければならないので、休日は、「**休息期間8時間+24時間=32時間**」以上の連続した時間となります。また、後述の「ポイント4・特例」の(3)隔日勤務の特例の場合、20時間以上の休息期間が確保されなければならないので、休日は、「**休息期間20時間+24時間=44時間**」以上の連続した時間となります。よって、これらの時間数に達しないものは休日として取り扱われません。

また、後述の「ポイント4・特例」の(1)分割休息の特例、(2)2人乗務の特例、(4)フェリーに乗船する場合の特例を適用したときには、勤務終了後の休息期間に24時間を加算しても30時間に満たない場合がありますが、この場合は休日として取り扱われません。

(図5)



なお、2日続けて休日を与える場合は、2日目は、連続24時間以上あれば差し支えありません。

(1) 2日を平均した1日当たりの運転時間

1日の運転時間は2日（始業時刻から起算して48時間をいいます。以下同じ）平均で9時間が限度です。

1日当たりの運転時間の計算に当たっては、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均を計算します。この特定日の最大運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、

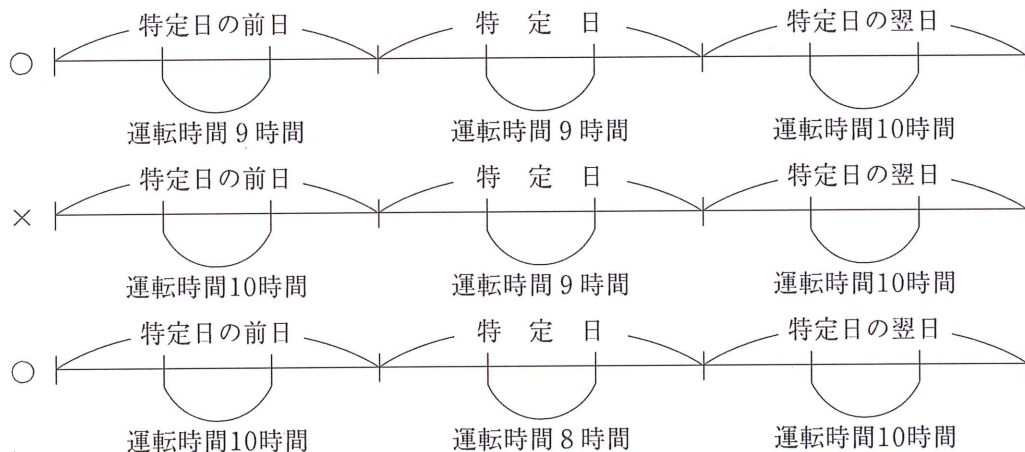
$$\frac{(\text{特定日の前日の運転時間}) + (\text{特定日の運転時間})}{2} \text{ と、}$$

$$\frac{(\text{特定日の運転時間}) + (\text{特定日の翌日の運転時間})}{2}$$

がともに9時間を超える場合は改善基準告示に違反し、そうでない場合は違反とはなりません。

これを図示すると図6のようになります。

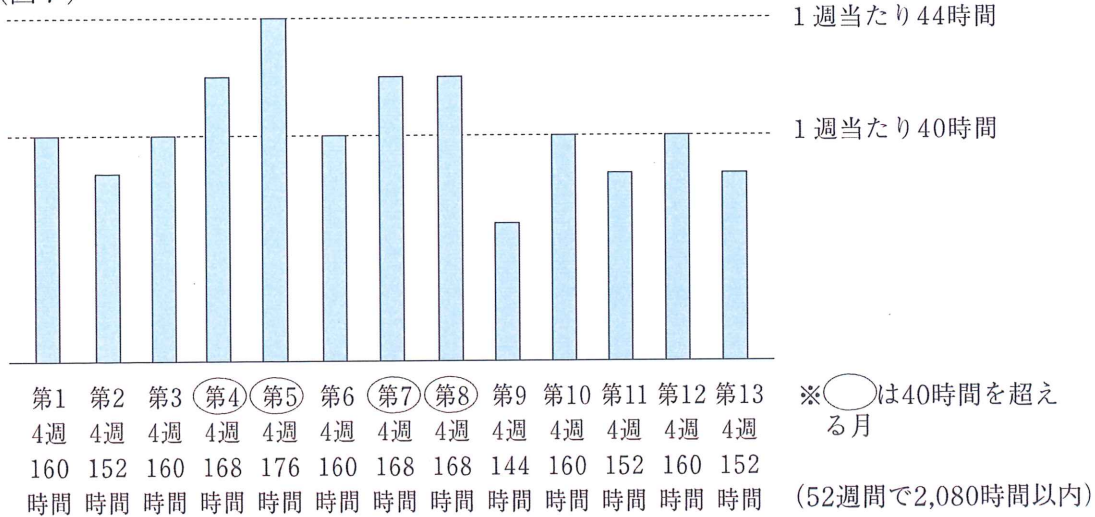
(図6)



(2) 4週を平均した1週間当たりの運転時間

- ① 4週を平均した1週間当たりの運転時間は原則として40時間が限度です。
- ② ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスに乗務する者について、書面による労使協定（P16参照）を締結した場合には、52週のうち16週間までは、52週間の運転時間が2,080時間を超えない範囲において、4週を平均した1週間当たりの運転時間を44時間まで延長することができます（図7参照）。

(図7)



(労使協定で定める事項)

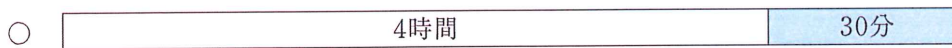
- ・ 協定の適用対象者
- ・ 4週間を平均した1週間当たりの運転時間が40時間を超えることとなる「4週間」及びその「4週間」における1週間当たりの運転時間
- ・ 当該協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等

(3) 連続運転時間

連続運転時間は**4時間**が限度です。

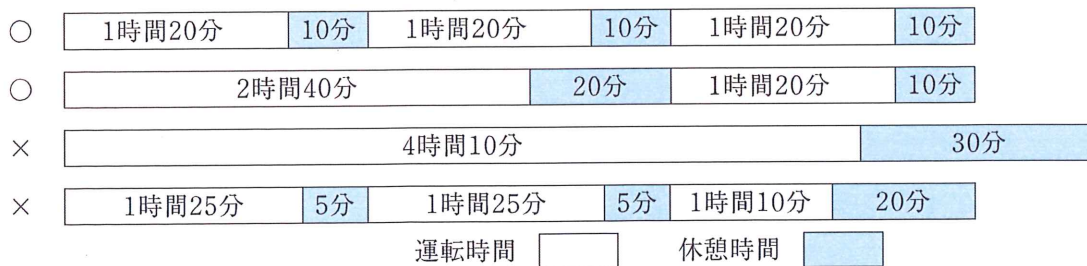
運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して**30分以上**の休憩等を確保しなければなりません(図8参照)。

(図8)



ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩等については、**少なくとも1回につき10分以上**としたうえで分割することもできます(図9参照)。

(図9)



(1) 分割休息の特例

業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間（原則として2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。

この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければなりません。

(2) 2人乗務の特例

運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（ただし、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）においては、1日の最大拘束時間を20時間まで延長でき、また、休息期間を4時間まで短縮できます。

(3) 隔日勤務の特例

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下に隔日勤務に就かせることができます。

① 2暦日における拘束時間は、21時間を超えてはなりません。

ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができます。

この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間が限度です。

② 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えなければなりません。

(4) フェリーに乗船する場合の特例

運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合には、フェリー乗船時間のうち2時間（フェリー乗船時間が2時間未満の場合には、その時間）については拘束時間として取り扱い、その他の時間については休息期間として取り扱います。

フェリー乗船時間が2時間を超える場合には、上記により休息期間とされた時間を休息期間8時間（2人乗務の場合4時間、隔日勤務の場合20時間）から減ずることができます。

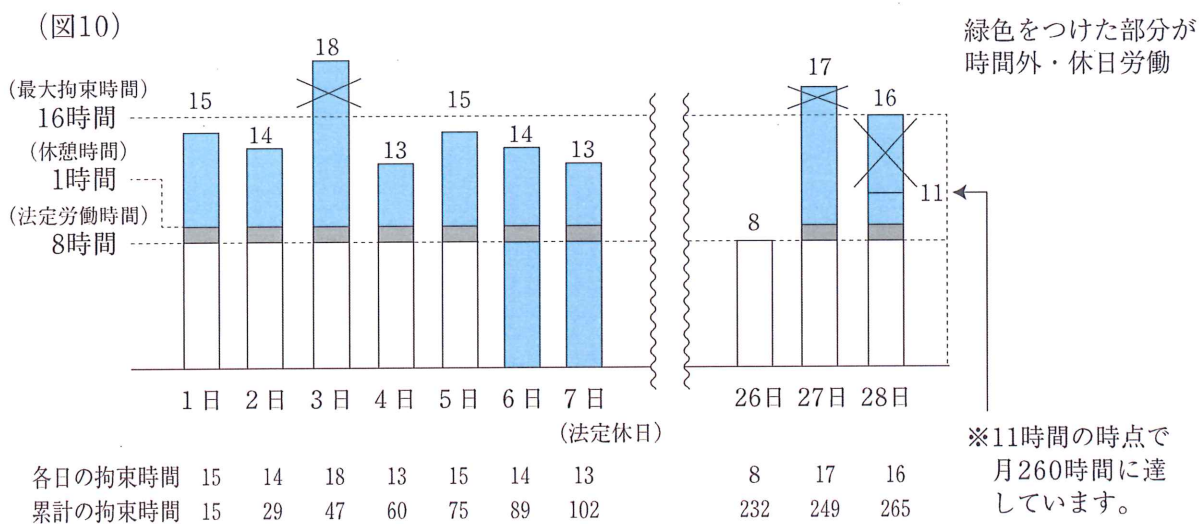
ただし、その場合においても、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。

改善基準告示の詳細及び不明な点については、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署にお問い合わせください。

(1) 時間外労働及び休日労働

自動車運転の業務について、時間外労働及び休日労働は1日の最大拘束時間（16時間）、4週間の拘束時間（原則260時間、労使協定があるときは286時間まで）が限度です（図10参照）。また、令和6年4月から時間外労働の上限が年960時間となるので、留意してください（P10参照）。

なお、時間外労働及び休日労働を行う場合には、労働基準法第36条第1項に基づく時間外労働及び休日労働に関する協定届（P10～15参照）を労働基準監督署へ届け出てください。



※この図は、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が65時間で、変形労働時間制が採用されていない場合のものであります。

(2) 休日労働の回数

休日労働は2週間に1回が限度です。