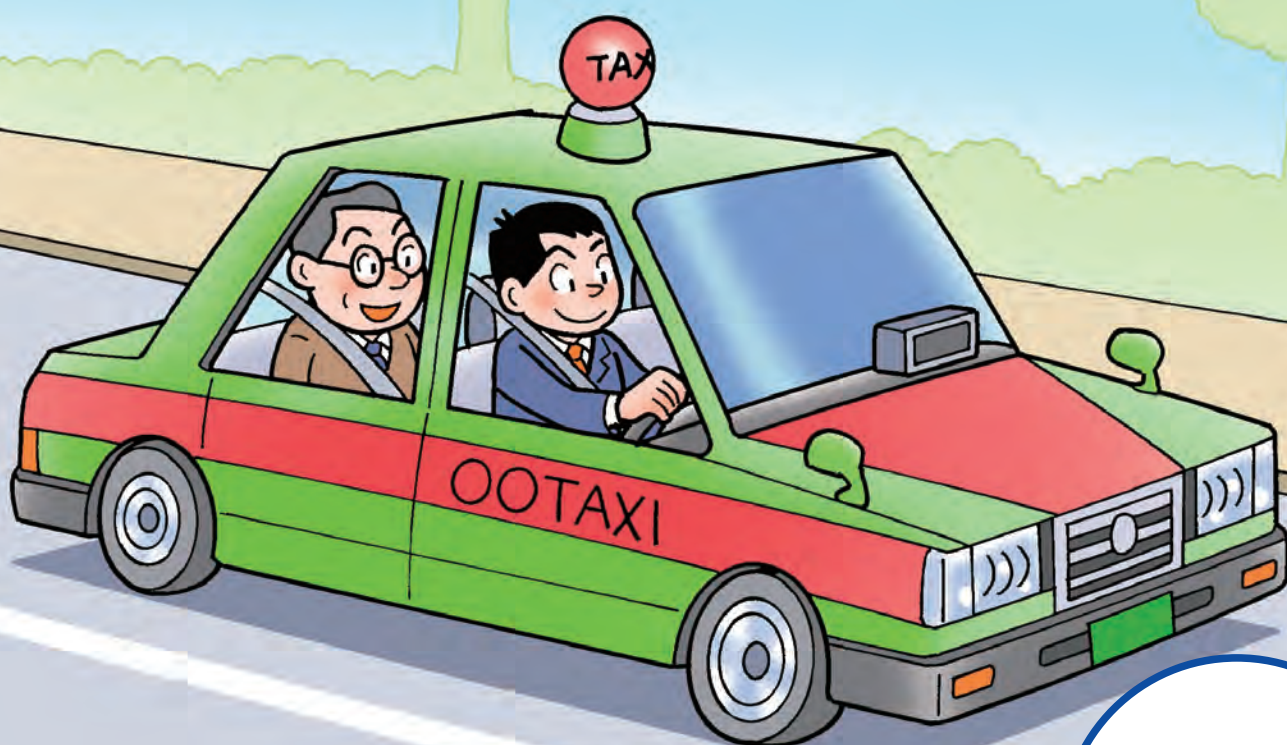




基礎編

# タクシー・ハイヤー運転者の 労働時間等の改善のための基準 教育・研修マニュアル



平成 30 年度 厚生労働省委託事業  
株式会社 日通総合研究所

## 本マニュアルの構成

本マニュアルでは運転者教育用テキストを抜粋し、ポイントとなる箇所の明示や、運行管理者が知っておくべき内容などを追記する形となっています。

運転者への教育とともに、運行管理者として改善基準告示をより深く理解することができる構成になっていますので、講師となる運行管理者ご自身の研鑽のためにご活用ください。

### ● 追記内容についてはその内容ごとに下のマークを付けています。

講習におけるポイント：



根拠となる法令等の管理者が知っておくべき追加情報：



自社の状況として事前に確認すべき内容：



その他の情報：



## 講習にあたっての心構え

### ● 自信を持って臨む

皆さんは運行管理者資格を有したプロフェッショナルです。ぜひ自信を持って講習を実施してください。自信の無い態度で講習を実施してしまうと、受講者も心配になり講習内容が頭に入りません。

### ● 身近な事例を取り入れて説明する

人間は自分が実際に体験した内容はよく覚えているものです。テキストでは一例として様々な違反例を示して説明していますが、各社の実態により見合った事例があれば積極的に活用していきましょう。

### ● 理解度をチェックしながら進める

各項目の最後には受講者に対して質問をするなど、理解度をチェックしつつ進めましょう。理解度が低い場合は追加で説明し、理解度を上げる工夫をしましょう。



# 1. タクシー輸送の仕事とは？

## ◆重要度が高まるタクシー運転者という仕事

タクシーは、地域の公共交通機関として必要不可欠な輸送機関です。また、鉄道やバスなど他の輸送機関とは、お客様にドア・ツー・ドアでの輸送サービスを提供する点で異なっています。また、駅やバス停などに左右されず、時刻表の制約もない自由度の高い輸送サービスであるタクシーは、多様化する利用者ニーズへの対応や高齢化が進むわが国における生活の足として、タクシー・サービスの重要度はますます高まっています。

## ◆わたくしたちと公共交通の安全のために

お客様をお乗せして走るということは、お客様の大切な生命を預かっているということです。また、わたくしたちは不特定多数の一般車両や歩行者が混在する公道を走っています。万が一にも疲労による体調不良などが原因となって交通事故や災害を発生させてはなりません。

しかし、タクシーの仕事は時間にかかわらずお客様の輸送ニーズに応えるため、必然的に長い待機時間が発生することから、長時間労働になりがちな仕事でもあります。長時間の運転や長時間労働によって運転者の疲労が蓄積し、運転者の健康を害したり、それによってタクシーが原因となる交通事故や災害を発生させるわけにはいきません。社会の重要な役割を担うタクシーですから、無理なく安全な運行ができるよう長時間労働などを防止していくことが重要です。

したがって、タクシー運転者には、一般的な労働者とは異なる労働時間や運転時間、休息期間などの特別の規制が設けられています。それが「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」、通称「**改善基準告示**」です。

このように、公共交通機関として**お客様の安全**と、**公共交通の安全**、そして**わたくしたち自身の安全**を守るためには、改善基準告示を必ず守らなければなりません。



### 追加情報

改善基準告示とは正式には「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)のことです。

この基準は旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項により、国土交通省告示第1675号としても定められています。

### 追加情報

改善基準告示の目的は「労働時間等の労働条件の向上を図ること」です。

したがって、告示の対象は労働基準法第9条の労働者であって、4輪以上の自動車の運転の業務に主として従事する者であり、業種は、営業用か自家用かを問いません。

例えば「旅館の送迎バス」「販売業の自家用トラック運転」「生コン製造業者の自家用生コン自動車運転」のような運転に従事する者は対象となります。

一方、「個人タクシー」「バイク便」「作業現場での自動車運転」「クレーン等のオペレーターが移動するための道路走行」「緊急輸送及び一定の危険物の運送業務」のような運転に従事する者は対象外となります。

## 2. 運転者の1日とは？

### ◆1日の業務の流れ

タクシー運転者の1日とは、どのようなものでしょうか？出社から退社までの一般的な1日の流れをみてみましょう。

タクシー運転者の営業形態には「車庫待ち等」と呼ばれる形態と「流し」と呼ばれる形態があります。

「車庫待ち等」とは、営業所へ直接お越しになったり電話や無線で呼出しをいただくお客様に対応する営業形態で、お客様が乗車している以外の時間は基本的に営業所などで待機をしています。

一方、「流し」とは、道路を走行しながらお客様を探す営業形態です。ここでは「流し」の運転者の1日をみてみましょう。

#### 【流しの場合】出社から午前中まで（日勤勤務の場合）

##### ①出社時

運転者の仕事は朝の出社時から始まります。まずは**運転免許証**や**アルコールチェック**など、運転者としての基本的な確認をします。また、運転者はお客様商売ですので、**身だしなみのチェック**も欠かせません。

##### ②出庫前

自分自身のチェックの後は、車両のチェックです。その日の乗務を行う**車両の日常点検や清掃**などを行い、運行管理者から乗務前点呼を受けて、運転者証、日報、タコチャート紙（電子記憶媒体）などを受けとり、セットして、営業へ出発します。

##### ③午前営業

午前の営業を開始します。流し営業や無線から指示を受けての配車など、様々な方法でお客様をお乗せして目的地まで安全にお送りします。

労

拘

働

束

時

時

間

間

### 事前確認

出庫前に行う内容に関しては各社の実情によって異なります。運転者に渡すものなど、自社の状況について事前に確認しておきましょう。

3



### ポイント

1日の業務の流れは具体的に**自社の例**を用いたほうがよりわかりやすくなります。必要に応じて自社の1日の業務で説明してもよいでしょう。

## 昼休みから帰庫、退社まで

|                                                                                                                 |      |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| ④休憩<br>安全な運転を心がけるため、 <b>休憩は自己判断</b> で適宜とることとなります。また、昼食についても基本的に自由な場所・時間にとることができます。                              | 休憩時間 | 拘束時間 |
| ⑤午後営業<br>昼食をとった後、午後の営業を開始します。電車やバスなど公共交通機関が営業を終了した夜間帯には、利用されるお客様が最も多くなります。また、22時～5時にかけては、乗車料金が2割増しになる夜間料金になります。 | 労働時間 | 拘束時間 |
| ⑥帰庫から退社<br>会社に戻り、その日の売上金を納金し、日報の作成などの営業報告後、乗務後点呼を行い、最後に次に乗車する運転者のための洗車を行って、1日の業務が終了します。                         | 労働時間 | 拘束時間 |
| ●退社から次の出社まで<br>休 息 期 間                                                                                          |      |      |

※流し営業にはこのほかに「隔日勤務」という勤務形態があります（次ページ参照）。

## ◆仕事を理解し、時間を記録して、改善基準を守ろう

この1日の仕事の内容と意味を理解した上で、それぞれの時間を把握、記録しておく必要があります。そして、それらの時間は改善基準を守るものでなくてはなりません。**お客様の安全と、公共交通の安全、そしてわたくし自身自身の安全**を守るために、改善基準告示を必ず守りましょう。



## ポイント

休息期間というと家に帰ってゆっくりする時間のように聞こえますが退社時刻＝終業時刻から翌日の始業時刻までが休息期間となることを理解してもらいましょう。



## ポイント

お客様の安全や公共交通の安全のほか、**運転者自身の安全を守る**ための決まりであるということを理解してもらうことが重要です。

### 3. 日勤勤務と隔日勤務の違いは？

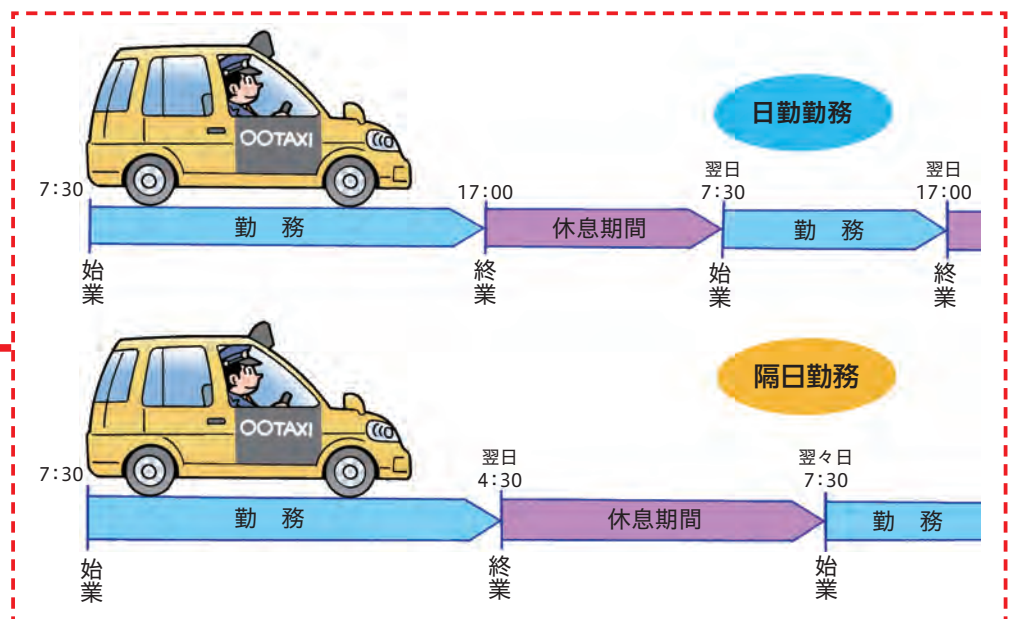
#### ◆タクシー運転者の勤務形態

タクシー運転者の勤務時間には、大きく分けて「日勤勤務」と「隔日勤務」の2つがあります。「日勤勤務」とは、「2. 運転者の1日とは？」でみたように、一般的なサラリーマンの勤務時間と同様の勤務形態となります。すなわち、朝から夕方までの乗務で、また翌日も同じように朝から夕方まで乗務することとなります。こうした勤務形態を「日勤勤務」といい、なかでも「昼日勤」といいます。昼日勤のちょうど逆、つまり夕方から翌朝までの乗務を繰り返す勤務形態を「夜日勤」といいます。

一方、「隔日勤務」とは、文字通り「1日おきに勤務する」ような勤務形態です。例えば、朝7時半に始業して、翌朝4時半に終業すると、基本的にその日はそのまま休息期間となり、また翌日の7時半に出社、始業するといった勤務形態になります。

採用時の募集要件にもよりますが、タクシー運転者は、会社と相談しながら、これらの勤務形態から自分にあった働き方を選ぶことになります。

お客様の需要に応じた営業体制をとるために、始業時刻を朝6時から13時頃まで4～9勤務時間に分散して交代勤務を行うのが通常の勤務シフトであり、これらの勤務シフトを今日はA、明日はB、明後日はCというように、日によって変えていくシフトが組まれるのが一般的ですが、なかには毎日同じ時間を希望して毎日同じ時間に勤務する運転者もいます。



#### 事前確認

例外として変形労働時間制があります。労働基準法では法定労働時間は1日8時間、1週40時間と定められていますが、例外として労働基準法32条の2で就業規則への記載、または労使協定の締結と労働基準監督署への届出により変形労働時間制を採用していれば、日や週によっては、1日8時間、1週40時間を超えることができると定めています。

隔日勤務の運転者のケースではほとんどがこの変形労働時間制を採用、就業規則に変形労働時間制について規定されているはずですので、自社の就業規則について確認しておきましょう。

## 4. 拘束時間、労働時間とは？

### ◆拘束時間って？

営業所に出社（始業）してから、仕事を終えて営業所から退社（終業）するまでが、拘束時間です。

タクシー運転者は、会社の外で働いている時間が非常に長い一方で、その運行は厳密に管理されており、休憩時間であっても車両から長時間離れることはあまりできません。つまり、休憩といえども運転者自身がすべて自由に使える時間というわけではなく、あくまでも会社の指揮系統下にある拘束時間であることとなります。

### ◆労働時間って？

労働時間とは、拘束時間から休憩時間を除いたものになります。したがって、実際にハンドルを握って運転をしている時間だけでなく、駅付けしたりしている時間や、出庫前の車両点検や清掃、帰庫後の営業報告や洗車なども、すべて労働時間に含みます。

### 👉 ポイント

拘束時間は**始業から終業までの拘束される時間**ということがポイントです。

**拘束時間＝労働時間＋休憩時間**

ということを説明しましょう。

一般的に拘束時間という言葉よりも、労働時間という言葉のほうが聞きなれていると思われるので、**労働時間＝拘束時間－休憩時間**というように必要に応じて形を変えて話しましょう。

## 5. 休憩時間、休息期間とは？

### ◆休憩時間って？

休憩時間とは、昼食や夜食をとる時間や仮眠時間など、拘束時間中に自己判断で身体を休める時間のことをいいます。安全な運行のために一定時間おきにきちんと休憩時間をとるよう、心がけましょう。

なお、出庫から帰庫までの間の休憩時間は原則として3時間以内と定められています。

### ◆休息期間って？

休息期間とは、業務から解放され、運転者にとってまったく自由になる時間のことです。わかりやすくいえば、ある日の終業時刻から次の始業時刻までの間のことを「休息期間」といいます。

改善基準告示では、この休息期間を日勤勤務では8時間以上、隔日勤務では20時間以上与えるように定められています。これは、心身を健康に保ち、安全・安心な運行ができるよう、しっかりと身体を休めるために定められているルールです。運転者の皆さんはお客様の生命をお預かりしています。次の勤務までにしっかりと体調を整えるよう、心がけましょう。

### 👉 ポイント

休息期間については聞きなれない言葉ですので丁寧に説明しましょう。終業から始業までということがポイントです。

### 📄 追加情報

93号通達（平成元年3月1日）第3の1に「事業場外における仮眠時間を除く休憩時間は3時間を超えてはならない」と規定されています。

ただし、業務の必要上やむを得ない場合であって、あらかじめ運行計画により3時間を超える休憩時間が定められている場合、又は運行記録計等により3時間を超えて休憩がとられたことが客観的に明らかな場合には、この限りでないものとされています。





## 追加情報

労働時間について、労働基準法の一般的な考え方は、暦日を1日と考えます。そのため、法定休日や年次有給休暇は、常に暦日を1日としてカウントします。

## 6. 時間の考え方① 24 時間

### ◆改善基準告示での時間の捉え方

「改善基準告示」とは、わたくしたち運転者の拘束時間や休息期間などについて定められたルールで、1日当たりや1か月当たりなど、一定の期間中にどれだけ働けるかが定められています。

「1日」と言っても、始業から終業までをイメージする方もいれば、午前0時を起点とした24時間をイメージする方もいると思います。「1日」の定義も改善基準告示で定められています。

### ◆運転者にとっての「1日」とは

改善基準告示では、「1日」を「始業時刻から起算して24時間」としています。つまり、始業時刻が朝7時であれば、翌日の朝7時までを「1日」と捉えます。

したがって、例えば「1日の拘束時間」を計算する場合には、この「24時間＝運転者にとっての1日」のなかに拘束時間が何時間あるかを計算することになります。



始業時刻の  
朝7時から  
翌日の朝7時までを  
1日とします。



1日のなかに  
拘束時間は  
何時間？



## ポイント

運転者の「1日」は午前0時から始まる24時間（暦日）ではなくて、始業時刻からの24時間であるということポイントです。

次ページの「ダブルカウント」の考え方にもつながるポイントになりますので、きちんと理解してもらいましょう。



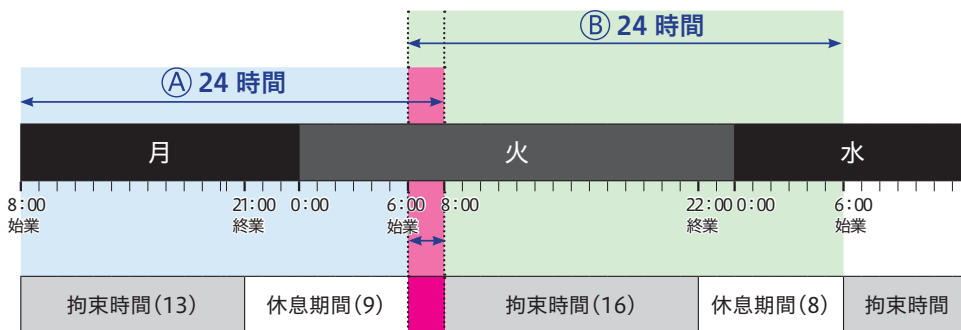
## 7. 時間の考え方② ダブルカウント

### ◆拘束時間のダブルカウント

改善基準告示の考え方のなかでは、1日とは始業時刻から24時間となります。それでは、前回の始業時刻から数えて24時間以内に次の始業がくる場合は、どのように計算するのでしょうか？

わかりやすく図でみてみましょう。下の図のように、月曜日の朝8時に始業した場合、そこから24時間、すなわち翌火曜の8時までを「1日」として捉えます（㉠）。このとき、火曜の始業時刻が6時だったとしましょう。すると、火曜6時から翌水曜6時までがこの運行にとっての「1日」となります（㉡）。

つまり、火曜日の朝6時～8時までの2時間は、㉠の運行と㉡の運行でダブルカウントされることになりますので、注意が必要です。



このように、1日の「拘束時間」の計算ではダブルカウントされる時間があるため、1か月の「拘束時間」を計算するときは、このダブルカウントした部分の時間を除いて計算する必要があります。

例えば上記のような勤務の場合には、「1日の拘束時間」の計算の際には、㉠の運行は月曜の8時から21時までの13時間と火曜の6時から8時までの2時間を加えた15時間、㉡の運行は火曜の朝6時から22時までの16時間が拘束時間となります。

一方、1か月の拘束時間を計算する際には、この2日間の拘束時間は15時間 + 16時間 = 31時間から、ダブルカウントとなる2時間を除いた「29時間」となります。

### ポイント

拘束時間のダブルカウントは少しわかりづらい概念なので丁寧に説明しましょう。  
1日の拘束時間と1か月の拘束時間は別の考え方で計算するのだということをしっかりと理解してもらってください。

## 8. 車庫待ち等の拘束時間などの特例

### ◆営業形態による特例

タクシーの営業形態には「車庫待ち等」というものがあります。これは、勤務時間中は基本的に車庫で待機して、電話や営業所に直接いらっしゃるお客様に応じて出庫する営業形態です。

営業時間の大半をタクシーに乗務している「流し」とは異なり、「車庫待ち等」では実車中以外は基本的に事務所で待機しており、「流し」による営業と比べて労働負荷が低いことから、改善基準告示においては「車庫待ち等の運転者に係る特例」が設けられています。

詳しくは応用編で学びますが、「車庫待ち等」の営業形態である運転者に関しては、労使協定があり、かつ、一定の条件を満たせば日勤の運転者であれば1か月の拘束時間を322時間まで、1日の拘束時間を24時間まで延長ができることになっています。

## 9. ハイヤーとは？

### ◆ハイヤーとタクシーは何が違うの？

ハイヤーとは、一般乗用旅客自動車運送事業の用に供せられる自動車であって、当該自動車による運送の引受けが営業所のみにおいて行われるものをいいます。

ハイヤーは、地方運輸局長が指定する地域において、事業計画でタクシーと区分されています。

ハイヤーには、いわゆる「都市型ハイヤー」と「その他ハイヤー」があります。

「都市型ハイヤー」とは、

- ① 2時間以上の時間を単位として締結される運送契約のみにより行われるもの
- ② 1日を超える期間を単位として専属で常時運送を提供できる書面契約に基づく運送のみにより行われるもの

があります。

「その他ハイヤー」とは、それ以外の運送の引受けが営業所のみにおいて行われるものをいいます。

ハイヤーについては、一般的なタクシーと基本的な運行形態が異なること、お客様の希望にあわせた運行を行う必要があることなどから、ここまでみてきたような拘束時間や休息期間等の基準は基本的に適用されません。

ただし、時間外労働に関する一定期間ごとの目安時間が改善基準には定められており、事業者はこれを十分考慮するように努めなければならないとされています。

9



### ポイント

ハイヤーについては応用編で詳しく記載していますので、ここでは、タクシーとハイヤーの違いについて簡単に伝えるようにしましょう。

## 10. 乗務記録、運行記録計

タクシー運転者の労働時間や拘束時間等を適正に管理するためには、法令（旅客自動車運送事業運輸規則第25条）に定められた「乗務記録（運転日報ともいう。）」に正しく記載することが大切です。

乗務記録には、お客様の人数、お乗せした場所、日時、降車された場所、運賃、休憩時間や場所などを記載します。

なお、タクシーでは乗務記録は車両ごとに整理して1年間保存しなければなりません。

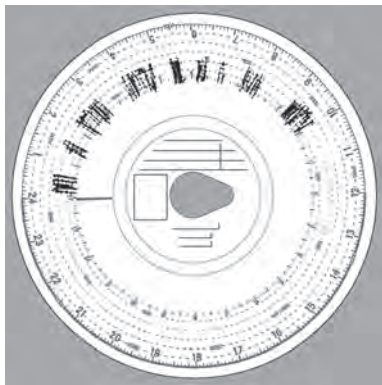
また、タクシー運転者の労働時間、休憩時間、拘束時間などを管理するためには、運行時間や速度が記録される「運行記録計（タコグラフともいう。）」が有効です。

運行記録計は法令（旅客自動車運送事業運輸規則第26条）では地方運輸局長が指定する大都市部（札幌、函館、仙台、新潟、東京、神奈川、千葉、埼玉、名古屋、大阪、神戸、京都、広島、福岡等の一部交通圏など）では設置が義務付けられていますが、その他の地域においてもこれを設置すれば、管理が容易になります。

タクシーでは運行記録計の記録（タコチャート紙など）は運転者ごとに整理して1年間保存しなければなりません。

最近では、GPS機能を利用して自動で日報やタコグラフが記録、印刷される機器も発売されています。

【タコグラフ（アナログ式）】



【運転日報（手書き式）】

| 年 月 日 ( ) 運転日報(乗務記録) |      |     |     | 運転者名     |               |              |             |    |
|----------------------|------|-----|-----|----------|---------------|--------------|-------------|----|
| 回数                   | 乗務時間 | 乗車地 | 降車地 | 乗車人員     | 運賃・料金<br>(現金) | タクシー<br>チケット | 高速料金<br>その他 | 備考 |
| 1                    |      |     |     | 男        |               |              |             |    |
|                      |      |     |     | 女        |               |              |             |    |
| 2                    |      |     |     | 男        |               |              |             |    |
|                      |      |     |     | 女        |               |              |             |    |
| 3                    |      |     |     | 男        |               |              |             |    |
|                      |      |     |     | 女        |               |              |             |    |
| 17                   |      |     |     | 男        |               |              |             |    |
|                      |      |     |     | 女        |               |              |             |    |
| 営業回数                 |      | 回   |     | 現金収入     |               | 円            |             |    |
| 運車回数                 |      | 回   |     | 未収(チケット) |               | 円            |             |    |
| 走行距離                 | 始    | km  | 出庫  |          |               |              |             |    |
|                      | 終    | km  | 入庫  |          |               |              |             |    |
| 運送人員                 |      | 人   |     | 自動車登録番号  |               |              |             |    |

10



### 追加情報

運行記録計は運転者が乗務した自動車の瞬間速度、運行距離、運行時間を記録しなければなりません。  
(旅客自動車運送事業運輸規則第26条)



### ポイント

一般的な日報の例を載せています。  
各社でご使用の帳票を用いて、どのような情報を用いてどのような管理を行っているのか、具体的な説明をしましょう。

## ◆改善基準告示の概要

|       | タクシー                                                                                                                                                                     |                                                                                                           | ハイヤー                                 |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
|       | 日勤勤務                                                                                                                                                                     | 隔日勤務                                                                                                      |                                      |
| 拘束時間  | 1か月 299 時間<br>1日 原則 13 時間<br>最大 16 時間                                                                                                                                    | 1か月 262 時間<br>(地域的事情その他の特別な事情がある場合において、労使協定があるときは、1年のうち6か月までは270時間まで延長可)<br>2暦日 21 時間                     | 拘束時間規定の適用はない                         |
| 特例    | 1か月の拘束時間の特例<br>「車庫待ち等」で、かつ、労使協定があれば、1か月322時間まで延長可<br>1日の最大拘束時間の特例<br>「車庫待ち等」で、かつ、次の条件を満たせば24時間まで延長可<br>・休息期間 継続 20 時間以上<br>・16 時間超えは1か月7回以内<br>・18 時間超えの場合、夜間に4時間以上の仮眠付与 | 「車庫待ち等」で、次の条件を満たせば<br>2暦日 24 時間<br>1か月 上記拘束時間に20時間を加えた時間まで延長可<br>・夜間4時間以上の仮眠付与<br>・21 時間超えは労使協定により1か月7回以内 |                                      |
| 休息期間  | 継続 8 時間以上                                                                                                                                                                | 継続 20 時間以上                                                                                                |                                      |
| 時間外労働 | 時間外労働協定における一定期間は1か月を協定                                                                                                                                                   |                                                                                                           | 時間外労働は、次の範囲内にするよう努めること               |
| 休日労働  | 2週間に1回以内、かつ、1か月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内                                                                                                                                         |                                                                                                           | 1か月 50 時間<br>3か月 140 時間<br>1年 450 時間 |

## その他情報

必要に応じて依頼主に対して改善基準告示があることを周知する資料として活用しましょう。

## 追加情報

ハイヤーの時間外労働は、特別の事情が生じたときに限り、あらかじめ一定期間についての延長時間を定めておけば、労使当事者間において定める手続きを経て、目安時間を超える一定の時間まで延長することができる例外があります。  
(改善基準第3条第1項2号ただし書)

タクシー・ハイヤー運転者の労働時間等の改善のための基準 ～基礎編～



厚生労働省  
Ministry of Health, Labour and Welfare

平成30年度 厚生労働省委託事業  
株式会社 日通総合研究所

タクシー・ハイヤー運転者の労働時間等の改善のための基準 ～基礎編～

教育・研修マニュアル



厚生労働省  
Ministry of Health, Labour and Welfare

平成30年度 厚生労働省委託事業  
株式会社 日通総合研究所