

基礎編

バス運転者の 労働時間等の改善のための基準 教育・研修マニュアル



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. バス運転者の仕事とは？

◆重要度が高まるバス運転者という仕事

バスは、わたくしたちの生活に必要な不可欠な輸送機関です。

地域の公共交通機関として必要不可欠な路線バスや修学旅行や社員旅行などの旅行で利用する観光バスのほか、長距離移動に便利な高速バスや通学のためのスクールバスなど、バスは様々な場面で人々の生活を支えています。

さらに、最近では、高齢化社会の進展や外国人観光客の増加に伴い、それらの方たちの足としてのバスの重要度はますます高まっています。

◆わたくしたちとお客様の安全のために

お客様を乗せ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、バスの仕事は、長時間労働になりがちな仕事でもあります。

したがって、バス運転者には、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**わたくし自身自身の安全**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

運転者の1日とは、どのようなものでしょうか？ 入社から退社までの一般的な1日の流れを見てみましょう。

バスの営業形態には「乗合」と呼ばれる形態と「貸切」と呼ばれる形態があります。

「乗合」とは、路線バス、高速バス、定期観光バスのように不特定のお客様が乗り合い、それぞれ運賃を支払う形のバスのことです。

一方、「貸切」とは、観光バスのように旅行会社と契約してその旅行会社が運賃を支払う形のバスのことです。貸切バスは団体のお客様が乗車します。

ここでは「貸切」のバス運転者の1日を見てみましょう。

【貸切バスの場合】 入社から午前中まで

① 入社時

運転者の仕事は朝の入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。決められた**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たのち運行を開始します。

③ 配車

お客様ご指定の場所まで運行し、お客様に乗車していただきます。身だしなみのチェックや挨拶の徹底などに気を付けます。お客様乗車後は目的地に向け安全運転で運行します。

労働時間
拘束時間

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

<p>④休憩 安全な運転を実施するためには休憩が必要です。貸切バスの運行では事前にルートや休憩のタイミングが決められているので、それにしたがってきちんと休憩をとります。お客様の旅程中の立寄り場所で休憩をとる場合もあります。</p>	<p>休憩時間</p>	
<p>⑤立寄り地～お客様旅程終了 お客様指定の立寄り地を回ります。立寄り時間などに応じて適宜休憩をとります。 旅程の終了となる場所にて、お客様を下ろした後は、忘れ物などをチェックして営業所に向け運行します。</p>	<p>労働時間</p>	<p>拘束時間</p>
<p>⑥帰庫から退社 帰庫後、決められた車両点検を行い、乗務記録を記入します。その後、運行管理者から乗務後点呼を受けて業務終了です。</p>		
<p>●退社から次の出社まで</p> <p style="text-align: center;">休 息 期 間</p>		

ポイント

休憩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憩期間となることを理解してもらいましょう。

◆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、記録しておくことが必要です。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、そしてわたくしたち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

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. 拘束時間、労働時間とは？

◆バス運転者の時間についての特徴

バス運転者の仕事は、ダイヤ（乗合）や運行指示書（貸切）に基づき毎日勤務時間が変わるのが一般的です。その日々の仕事が（予定通りであれば）改善基準告示の範囲内におさまるように運行管理者が勤務割を作成しているのが基本です。したがって、出勤や退勤、休憩時間等は、自分の判断ではなくダイヤや運行指示書に基づいた運行管理者の指示に従うことが大事ですが、道路事情等により当初の予定通りに運行できなかった場合は、それを運行管理者に報告して、改善基準を超えないよう、必要であれば指示を受けなければなりません。

◆拘束時間って？

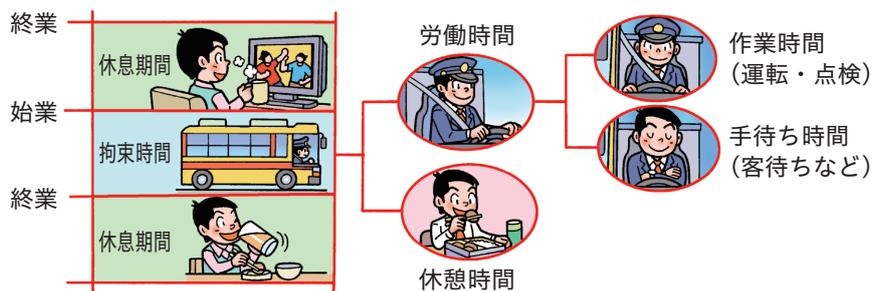
営業所に出社（始業）してから、仕事を終えて営業所から退社（終業）するまでが、拘束時間です。

バス運転者は、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。

◆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。

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、出庫前の車両点検や清掃、帰庫後の報告や洗車なども、すべて労働時間に含みます。



5

ポイント

「休憩時間」とは、運転者がその時間を本人の自由に利用できる時間とされています。一方、「手待ち時間」は、お客様の観光時間待ち等のために待機しているだけで、持ち場を離れて自由に時間を利用することができない時間です。運行指示書等であらかじめ一定の時間が確保されず、いつ呼び出しがかかるかわからない状況であれば、それはあくまでも手待ち時間であって、休憩時間とは異なるということを理解してもらいましょう。

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。

4. 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、拘束時間中に運行管理者の指示もしくは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、仮眠時間を除き、原則として3時間以内と定められています。

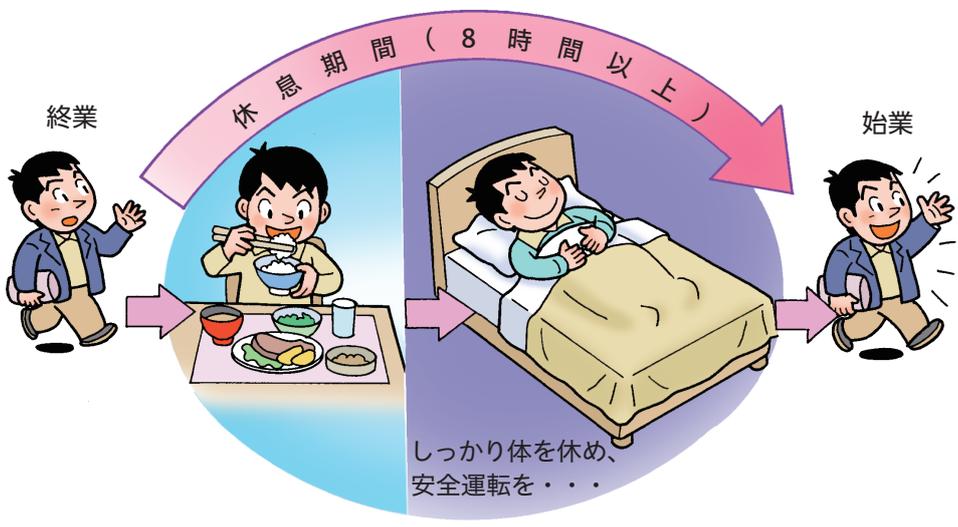
◆休息期間って？

休息期間とは、業務から解放され、運転者にとって完全に自由になる時間で睡眠時間を含む労働者の生活時間のことです。分かりやすくいえば、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、この休息期間を継続8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。

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されています。



6

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。1日24時間のうち拘束時間以外の時間（終業から始業まで）ということがポイントです。

5. 時間の考え方① 24時間

◆改善基準告示での時間の捉え方

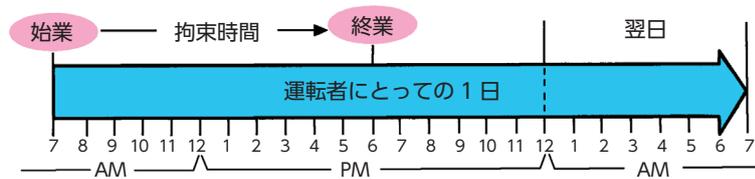
「改善基準告示」とは、わたくしたち運転者の拘束時間や休息期間などについて定められたルールで、1日当たりや4週間平均で1週間当たりなど、一定の期間中にどれだけ働けるかが定められています。

「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。



👉 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がポイントです。

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。

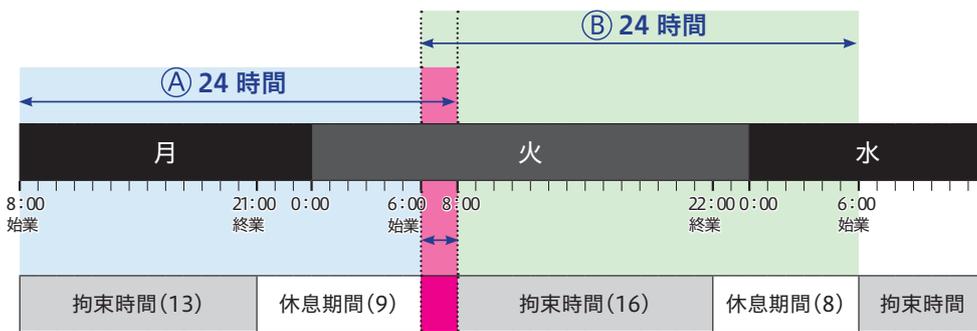
6. 時間の考え方②ダブルカウント

◆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、すなわち翌火曜の朝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～朝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と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、4週間の「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、4週間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。

8

👉 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。

7. 運転時間について

◆運転時間について

運転時間とは業務として運転をしている時間です。自動車の運転は非常に集中力を必要とするため、自分が思っている以上に疲労します。

1日や1週間のなかで運転して良い時間の限度や、連続で運転して良い時間の限度などについて、改善基準告示で細かく定められています。

- ・1日の運転時間は9時間（2日の平均）が限度
- ・1週間の運転時間は原則として40時間（4週間の平均）が限度
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の運転者について、書面による労使協定を締結した場合には、52週間のうち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、1週間の運転時間を44時間（4週間の平均）まで延長が可能
- ・連続運転時間は4時間が限度

8. 特例について

◆特例について

事業を行う上でやむを得ない場合や特別な業務の場合についてはいくつかの特例が設けられています。内容の詳細については、応用編で詳しく学びます。

《特例》

- ・ 休息期間分割の特例
- ・ 2人乗務の特例
- ・ 隔日勤務の特例
- ・ フェリー乗船の特例

9



ポイント

特例は応用編で詳しく記載していますので、ここでは、このような特例があるということだけ伝えるようにしましょう。

9. 日報例

〇〇観光バス株式会社 乗務日報				社長 印	所長 印	運行 管理者 印	運行 管理者 印
運行日：平成〇〇年〇〇月〇〇日(〇)～〇〇月〇〇日(〇)							
車輛番号	運転者A			運転者B			
	ガイドA			ガイドB			
申込担当者	〇〇小学校 〇〇教頭先生 連絡先TEL 00-0000-0000						
団体名				行先			
配車場所		配車時間	出庫メーター	入庫メーター	走行キロ		
		:			km		
乗車人員	人	〇編成	〇号車	予備金	円		
宿泊所：仮眠・休息場所				休憩・休息期間	給油場所		
①				:	車庫		
②				:	給油量〇〇〇L		
運行経路		発着時間	メーター km	交替運 転者	遅延の場合は原因等を記入		
車庫発		:					
着		:					
発		:					
着		:					
発		:					
着		:					
発		:					
着		:					
発		:					
着		:					
発		:					
着		:					
発		:					
【備考】							
運行管理者指示	①主な場所でkmの記入、交替場所の記入をお願いします。 ②宿泊・休憩所は必ず記入をお願いします。						

10

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

拘束時間	1週間 65時間（4週間の平均） 1日 原則 13時間 最大 16時間 （ただし15時間超えは1週間に2回以内）
拘束時間の特例	1週間 71.5時間まで延長可 《条件》 ・貸切バスを運行する営業所の運転者、貸切バス運転者、高速バス運転者 ・書面による労使協定を締結している ・52週間のうち16週間まで
休息期間	継続 8時間以上 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ること
休息期間分割の特例	1日において1日当たり継続4時間以上、合計10時間以上 《条件》 ・業務の必要上、勤務の終了後、継続8時間以上の休息期間を与えることが困難 ・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を限度
運転時間	1週間当たり40時間（4週間の平均） 1日当たり9時間（2日間の平均） 4週間平均で1週間当たり40時間 連続運転時間は4時間以内 （運転の中断は1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転の中断が必要）
運転時間の特例	1週間当たり44時間まで延長可 《条件》 ・貸切バスを運行する営業所の運転者、貸切バス運転者、高速バス運転者 ・書面による労使協定を締結している ・52週間のうち16週間まで ・52週間の運転時間が2,080時間を超えない
時間外労働	一定期間は2週間及び1か月以上3か月以内の期間を協定

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。

ポイント

基礎編では細かい内容まで触れる必要はありません。全体像としてこのような規定があることを説明しましょう。

バス運転者の労働時間等の改善のための基準 ～基礎編～



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

バス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



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