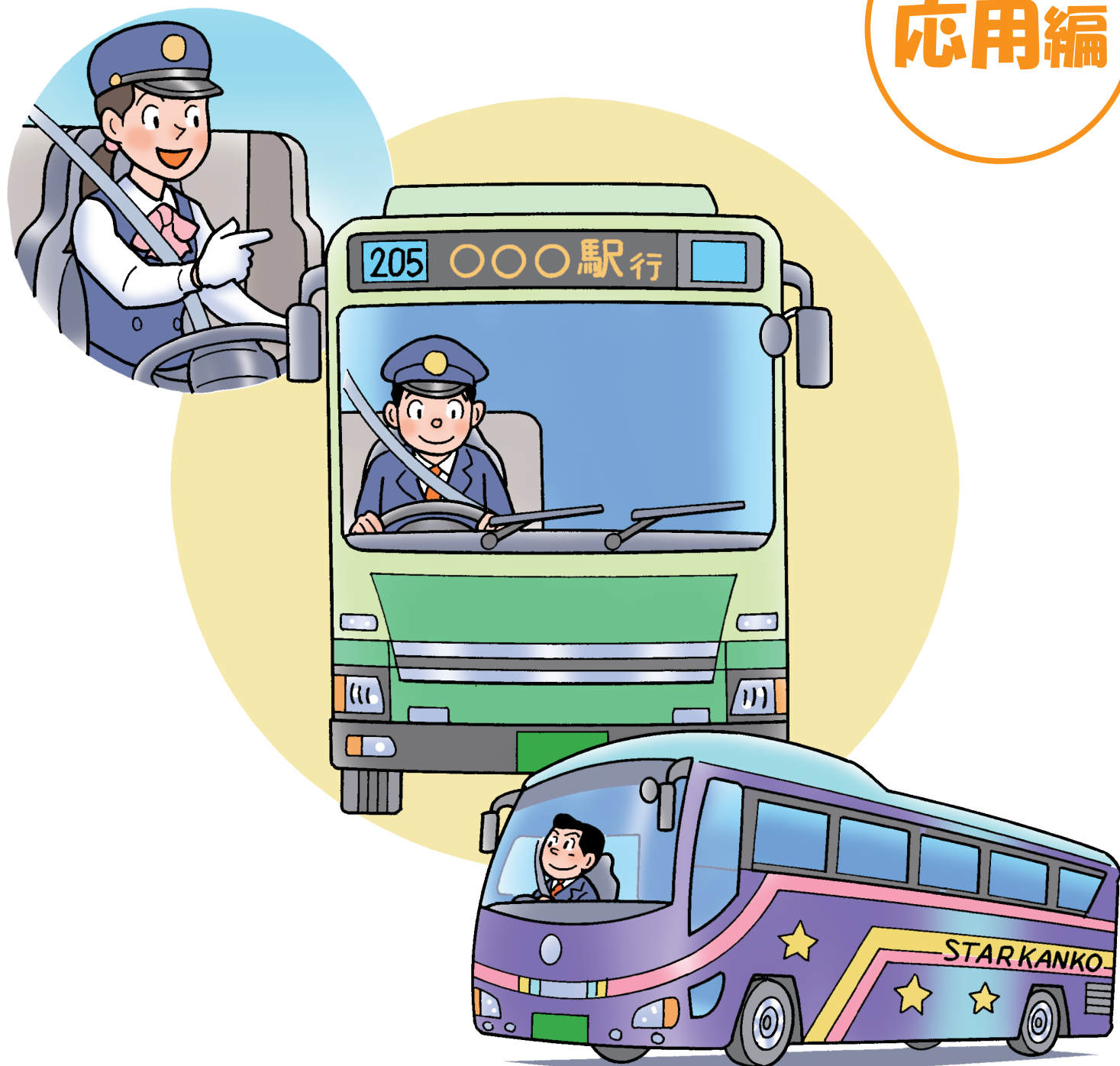


バス運転者の 労働時間等の改善のための基準 教育・研修マニュアル

応用編



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

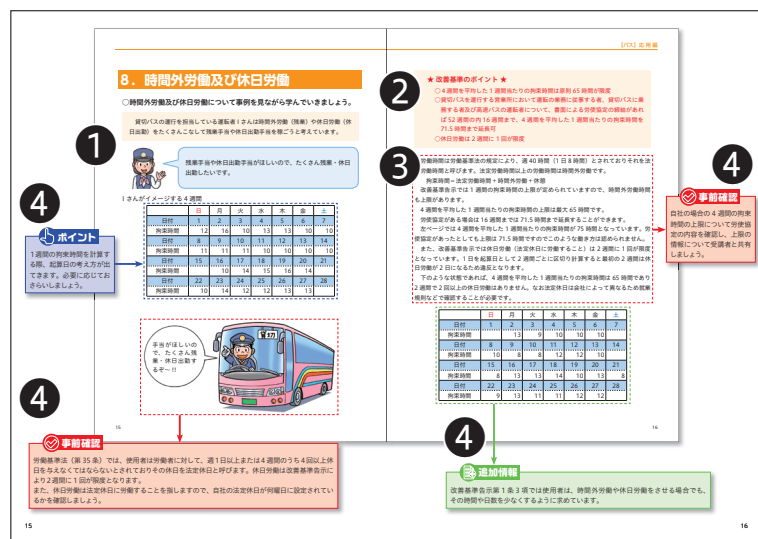
運転者用テキストの構成と本マニュアルについて

運転者用テキストの応用編（3 ページ以降）では見開きの構成になっており、左ページに改善基準告示違反の例、右ページ上に関連規定のポイント、その下にポイントについての詳細説明という構成になっています。構成の通りに違反例がなぜ違反となるのかということを説明しながら改善基準告示の内容を説明していきます。

さらに、本管理者用マニュアルでは更なる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していますので、講習の際の参考にしてください。

また、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内容も盛り込んでいますので、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。

- ①違反事例
- ②改善基準告示のポイント
- ③改善基準告示のポイントについての説明
- ④管理者用のための追記



- 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：



1. 時間の考え方

◆「1日」とは

改善基準告示における運転者の「1日」は「始業時刻から起算した24時間」です。

◆拘束時間のダブルカウント

「1日」は始業時刻からの24時間ですので、例えば月曜日の始業が8時で、翌火曜日の始業が6時の場合は月曜日の「1日」は、月曜日8時～火曜日8時となり、火曜日の「1日」は火曜日6時～水曜日6時となります。ここで火曜日6時～火曜日8時の2時間は月曜日と火曜日どちらにも拘束時間としてカウントされます。これは1日の拘束時間を見るときに大事なポイントとなります。一方、4週間の拘束時間を合計する場合はダブルカウントされません。



ポイント

基礎編で図を用いて説明をしていますので必要に応じて基礎編の図を活用して再度説明しましょう。

◆起算日の考え方とは

改善基準告示では、1日当たりや1週間当たり（4週間の平均）の拘束時間や、休息期間などについて定めていますが、この特定の期間を数えるときの開始日を「**起算日**」と言います。

4週間を平均した1週間当たりの拘束時間や運転時間などを計算する際に、その期間の開始をいつにするかすなわち起算日がいつかということが重要になりますので、覚えておきましょう。

なお、起算日に関しては営業所ごとに「時間外労働・休日労働に関する協定書（いわゆる36協定書）」を作成し、このなかで起算日をいつに定めるかを決めておく必要があります。

それでは次ページ以降では、上記の「時間の考え方」を踏まえながら、具体的な運行事例に基づいて、改善基準告示のポイントと詳しい内容についてみていきましょう。

2



事前確認

労使協定の内容から起算日の設定について確認しておきましょう。運転者によって起算日が異なる場合もありますので、その場合は受講者によって期間のとらえ方が変わってきます。起算日が受講者によって異なる場合、受講者ごとの起算日を確認していると講習での説明が煩雑になります。講習終了後、必要に応じて各運転者と起算日について確認をするようにしましょう。

2. 1 日の拘束時間

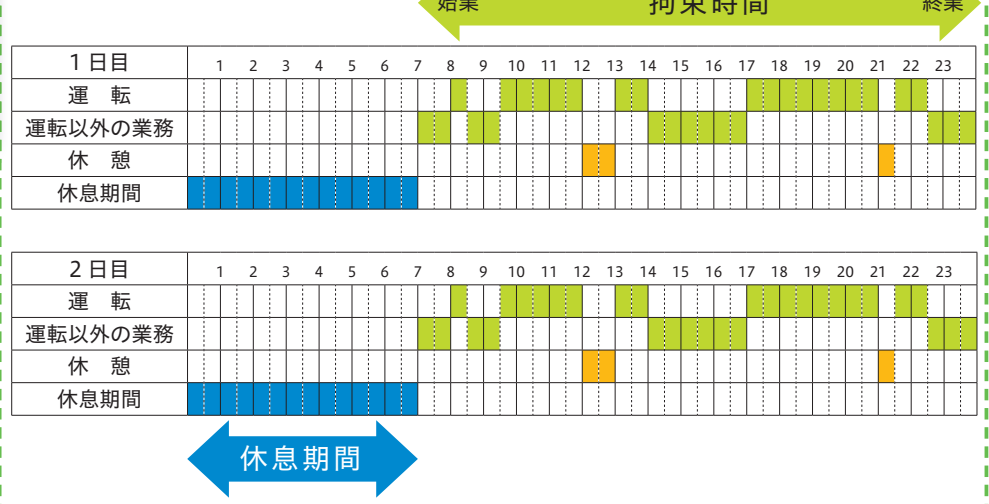
○ 1 日の拘束時間の規定について事例を見ながら学びましょう。

バス会社 A は旅行会社 B が企画した日帰りバスツアーの貸切バスの運行を担当しています。渋滞などにより予定通りに運行できず、到着が遅れたために拘束時間が長時間になってしまいました。



見学時間が延びたり、予期せぬ渋滞等によって、当初の予定通りの運行ができず、結果的に長時間労働が発生してしまう場合があります。

【改善前】



追加情報

休息期間の概念は労働基準法にはありません。休息期間とは勤務と次の勤務との間にあって休息期間の直前の拘束時間における疲労の回復を図るとともに、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、その処分は労働者の全く自由な判断にゆだねられる時間です。（自動車運転者の労務改善基準の解説 労働調査会出版局編 より）

追加情報

最近、話題になっている「勤務間インターバル」とは、勤務終了後、一定時間以上の「休息時間」を設けることで、働く方の生活時間や睡眠時間を確保するものです。2018 年 6 月 29 日に成立した「働き方改革関連法」に基づき「労働時間等設定改善法」が改正され、前日の終業時刻から翌日の始業時刻の間に一定時間の休息を確保することが事業主の努力義務として規定されました（2019 年 4 月 1 日施行）。

★ 改善基準のポイント ★

- 1 日の拘束時間は原則として 13 時間以内
- 延長する場合でも最大 16 時間が限度
- 休息期間は継続 8 時間以上必要

左ページでは 1 日目の拘束時間が 17 時間となっており、16 時間を超えていますので改善基準告示違反です。仮に 16 時間を超えていなくとも、15 時間を超えるのは 1 週間につき 2 回までとなっているので、注意が必要です。

また、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 時間をいうので、

$$1 \text{ 日 (24 時間)} = \text{拘束時間} + \text{休息期間}$$

という関係にあります。

拘束時間が原則 13 時間以内ですので、休息期間は原則 11 時間以上となります。同様に拘束時間の限度は 16 時間以内までですので休息期間は 8 時間以上にする必要があります。

左ページでは 1 日目と 2 日目の間の休息期間が 7 時間しかとれませんので、違反となります。

また、休息期間については、運転者の所在地での休息期間がそれ以外の場所での休息期間よりも長くなる必要があります。つまり、行先で宿泊するような運行が多い場合には注意が必要で、その行先での休息期間よりも、自宅などでの休息期間を長く取る必要があります。



追加情報

改善基準告示第 4 条 2 項に規定されています。
長距離運行の場合は特に気を付けましょう。

【改善後】

1 日目	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

スケジュールの見直し
により待機時間削減



その他情報

本テキスト基礎編・応用編を使って業務の発注元である旅行代理店等に対して改善基準告示の内容について周知を図ることも検討しましょう。

3. 1 週間の拘束時間

○ 1 週間の拘束時間について事例を見ながら学びましょう。

運転者 C は貸切バスの運転者で、月曜日～火曜日の 2 日を長距離の宿泊を伴う運行を行い、水曜日、木曜日は近場の運行を担当しました。木曜日は渋滞の発生が予想されたのでいつもより早めに始業しました。



近場の運行では渋滞が発生することは少ないのですが木曜日は大きなイベントがあり渋滞が発生することが予想されたため始業時刻を繰り上げました。

【改善前】

月曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間																							
休息期間																							
火曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間																							
休息期間																							
水曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間																							
休息期間																							
木曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間																							
休息期間																							
金曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間																							
休息期間																							
土曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間																							
休息期間																							
日曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間																							
休息期間																							

5



ポイント

運転者の判断による早出については取り扱いが難しい問題ですが、労働している場合は拘束時間にカウントされることになりますので、注意が必要です。

★ 改善基準のポイント ★

- 1 日は始業時刻から起算して 24 時間
- 拘束時間が 15 時間を超える回数は 1 週間に 2 回まで

拘束時間の算出の際には「1 日」という観点が重要になります。

左ページの場合、水曜日の拘束時間は一見すると、9 時～23 時の 14 時間ですが、改善基準告示における 1 日というのは始業から 24 時間ですので、水曜日の「1 日」は木曜日の午前 9 時までとなります。

木曜日は 7 時から始業していますので、7 時～9 時の 2 時間は水曜日に加算されます。つまり、水曜日の拘束時間 = 14 時間 + 2 時間 = 16 時間となります。

ここで月曜日と火曜日は拘束時間が 16 時間ですので、この時点でこの週は拘束時間 15 時間を超える日が 2 日に達しています。この週はこれ以上 15 時間を超える日があってはなりませんが、水曜日は上記により 15 時間を超えてしまいますので、15 時間を超える日が週に 3 日となり違反です。

拘束時間

月曜日：16 時間

火曜日：16 時間

水曜日：16 時間 ×

出勤時間などについては運行管理者の指示に従うことが必要です。長時間の拘束時間が週に複数日発生する場合は特に気を付けましょう。

渋滞への対応というやむを得ない状況ではありますが、運転者は運行管理者へ指示を仰ぎましょう。運行管理者は改善基準告示の内容を再確認し遵守に努めることが重要です。

【改善後】

木曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
拘束時間																							
休息期間																							

1 週間の拘束時間の規定を意識し、始業時刻に気を付ける

ポイント

運転者の 1 日が始業時刻からの 24 時間であることがポイントになります。

6

ポイント

1 週間のうち片道の拘束時間が 15 時間以上となる往復運行は 1 週間で 1 回しかできません。業務の必要上どうしても週 1 回以上は発生してしまう場合は、2 人乗務や隔日勤務にて対応することがポイントになります。

2 人乗務、隔日勤務については 9. 特例の項にて説明しましょう。

4. 休日について

○休日について事例を見ながら学びましょう。

運転者Dさんは休日にしっかり休み、週明けからの仕事にもやる気を見せています。



月曜日は近所でイベントが開催される予定で渋滞が発生することが予想されたので、早めに出社し7時には始業しました。

【改善前】

土曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

日曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

月曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

7



ポイント

前項と同様、管理者の指示以外での出社（運転者の判断による出社）によって、改善基準告示違反が発生してしまうことの周知を図り、運転者判断による出社が起こらないように徹底しましょう。

★ 改善基準のポイント ★

- 休日は「休息期間 + 24 時間の連続した時間」
- 休息期間は継続 8 時間以上⇒休日は 8 時間 + 24 時間 = 32 時間以上の連続した時間が必要

改善基準告示で休日と認められるのは「休息期間 + 24 時間の連続した時間」です。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。

左ページでは土曜日の休息期間が土曜日の 24 時から始まって日曜日の 8 時までとなっており、それ以降は休日という認識をされています。

しかし、月曜日に午前 7 時から始業しているため、休日は休息期間 + 23 時間となっています。休日は休息期間 + 24 時間の連続した時間が必要なので、この状態では休日として取り扱うことはできません。

なお、休日が 2 日連続する場合の 2 日目については、24 時間以上の連続した時間が休日となります。休前日の始業時刻と休日明けの始業時刻の差に気を付け下の例のように、休息期間 + 24 時間の連続した時間を確保しましょう。休日についても運行管理者の指示に従うことが必要です。渋滞への対応というやむを得ない状況ではありますが、運転者は運行管理者へ指示を仰ぎましょう。運行管理者は改善基準告示の内容を再確認し遵守に努めることが重要です。

【改善後】

土曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

日曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

月曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

休日の規定を意識し、始業時刻に気を付ける

8

ポイント

休息期間の分割や、2 人乗務、フェリーに乗船する場合などでは、継続 8 時間以上の休息期間の原則の特例が認められています。しかし、こうした場合であっても、最低でも 30 時間の連続した時間を与えなければ休日を与えたことにはなりませんので、注意が必要です。

ポイント

休日が 2 日連続する場合の 2 日目の時間は 24 時間以上必要なので、この例で日・月曜日が連休の場合、火曜日の 8 時以降を始業とする必要があります。

5. 連続運転時間

○連続運転時間について事例を見ながら学んでいきましょう。

運転者 E さんは路線バスを運転しています。この日はダイヤが乱れていましたが、通常休憩する停留所付近で多くのお客様が待っており、休憩をとらずに運行を継続しました。



休憩の大事さは認識していますが、遅れているにもかかわらず待っているお客様の横で休憩することは心情的に難しいです。

【改善前】

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

運転者 F さんは貸切バスの運転を担当しています。渋滞が原因でスケジュールに遅れが出そうだったので、休憩時間を削って対応しました。



渋滞により目的地到着時刻が遅れそうだったので、5分程度のトイレ休憩を2回とって運行を継続しました。

【改善前】

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							



追加情報

労働基準法（第 34 条）では休憩時間として労働時間 6 時間を超え、8 時間以下の場合には少なくとも 45 分、8 時間を超える場合は、少なくとも 1 時間（上記では 12 時から 13 時に取得）と定められています。改善基準の前提としてこの休憩時間を運転者に与える必要もあります。こちらの休憩時間は分割も可能であり、たとえば 5 分を休憩時間とすることも可能です。連続運転における運転の中断とは別で重要な休憩時間（1 時間の休憩時間確保のために、昼 50 分間の休憩、プラス 5 分間休憩 2 回で計 1 時間とするなどの運用も可能）となります。

★ 改善基準のポイント ★

- 連続運転時間は4時間が限度
- 運転4時間ごとに合計30分以上の休憩等の運転の中断が必要
- 30分以上の休憩等は分割可能（ただし1回10分以上）

ポイント

休憩等の運転の中断が必要であり、必ずしも休憩である必要がないことがポイントとなります。

運転の中断とは運転をしていない時間のことで、休憩時間、手待ち時間などを含みます。

左ページ上の例では、お客様が待っている横で休憩をとることが心情的に難しく、休憩をとらなかったため、連続運転時間が4時間30分となっており違反となります。

下の例では、午後の運行について分割して休憩をとっていますが、1回が5分程度なので、連続運転の規定における休憩等の運転の中断にはカウントされず、連続運転時間が4時間30分となり違反となります。

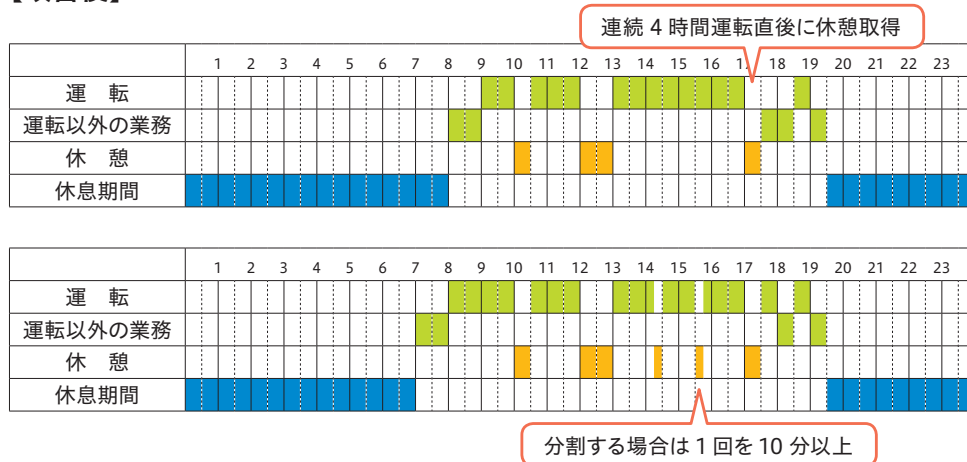
仮に、この休憩時間が10分だった場合でも、運転開始後4時間以内に計20分しか休憩等の運転の中断を行っていないことになります。（13時から運行は、連続運転時間4時間10分で休憩等の運転の中断が50分ということになります。）

運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に合計30分以上の休憩等の運転の中断を行う必要があるため、違反となります。

渋滞が常態化しているような地域については運行管理者と情報共有しながら対策を検討することが必要です。また、事前に休憩ができそうな場所を想定しておくなど休憩等をしっかりとれる状況を作りましょう。

また、休憩等を分割する場合は1回を10分以上とし、4時間に対して合計30分以上の休憩をとりましょう。

【改善後】



10

追加情報

前ページの追加情報に記載の通り、労基法における休憩時間は分割した1回が5分間でも問題ありませんが、改善基準における、休憩等の運転の中断は1回が10分以上である必要があります。社内ルールとして5分休憩などを導入している場合は混乱しやすい部分ですので気を付けましょう。

6. 1日の運転時間

○ 1日の運転時間について事例を見ながら学んでいきましょう。

運転者 Gさんは1日に300km程度を往復する高速バスを運行しています。渋滞のためこの日は運転時間が長くなってしまいました。



いつもは、20時頃には事務所に戻ってくるのですが、その週は月曜日と水曜日の19時頃に渋滞に巻き込まれてしまい事務所に戻ったのが21時頃でした。

【改善前】

月曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

火曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

水曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

11



ポイント

1日の運転時間を判断するためには最小限3日分の運転時間の情報が必要となります。

★ 改善基準のポイント ★

○ 1日の運転時間は2日平均で9時間までが限度

1日の運転時間は2日（48時間）平均で9時間までと決められています。

ただし、ここで言う「2日平均で9時間」の考え方は、任意のどの2日を切り取ってみても平均9時間以内ということではなく、左ページを例にとると火曜日とその前日である月曜日との平均か、その翌日である水曜日との平均のどちらか一方が平均9時間以内となっていれば、改善基準の違反にはなりません。

しかし、この例では、

月曜日が10時間で火曜日が9時間なので平均9.5時間

火曜日が9時間で水曜日が10時間なので平均9.5時間

火曜日を中心に月・火曜日の2日平均と火・水曜日の2日平均がどちらも9時間を超えるので違反となります。下の例のように月・火曜日平均の運転時間が9時間であれば火・水曜日平均が9.5時間でも問題ありません。

【改善後】

渋滞回避により運転時間が9時間に

月曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

火曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

水曜日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運 転																							
運転以外の業務																							
休 憩																							
休息期間																							

平均9時間

平均9.5時間



ポイント

常に2日間の平均が9時間以内であることまで求められていないということがポイントです。この例の月・火曜日平均9時間と火・水曜日平均9.5時間についてどちらかが9時間以内であれば問題ないということの周知を図りましょう。

2日平均が9.5時間となってしまった翌日では運転時間は8時間しか取れませんが、逆に言えば8時間に調整すれば違反となりませんので、運転時間が長くなっても、翌日の運行で調整可能ということです。渋滞で運転時間が長くなっても調整が可能なので必要以上に焦らず安全運転で帰社するように伝えることも重要です。

7. 1 週間の運転時間

○ 1 週間の運転時間について事例を見ながら学んでいきましょう。

運転者 H さんは高速バスを運転しています。通常毎日 8 時間程度の運転時間となっていますが、最近は渋滞が多く、毎日 9 時間程度かかってしまいます。



渋滞により運転時間が伸びてしまいました。1 日当たりの運転時間は 2 日平均で 9 時間なので問題ないと思います。

【改善前】

運転時間	月	火	水	木	金	1 週間の 合計時間
1 週目	8	9	8	9	9	43
2 週目	9	9	9	9	9	45
3 週目	9	9	9	9	9	45
4 週目	9	9	9	9	9	45

平均 44.5 時間

13



ポイント

1 週目の月曜日を起算日として 1 週間の合計時間を計算しています。必要に応じて起算日の概念についておさらいしましょう。

 追加情報

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とは、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全員を指します。当該営業所で乗合バスを運行していて、乗合バスを専属で運転する運転者についても対象となります。

★ 改善基準のポイント ★

- 1 週間の運転時間は 4 週間ごとの平均で 40 時間が限度
- 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の締結があれば 16 週間まで 44 時間まで延長可能

1 週間の運転時間は 4 週間を平均して 40 時間が限度となっています。

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、書面で労使協定を締結している場合は、16 週間まで、4 週間を平均した 1 週間の運転時間を 44 時間まで延長することが可能です。ただし、52 週間の運転時間が 2,080 時間を超えないことが必要です。

「起算日」を基準として 4 週間ごとに区切り、その 4 週間のそれぞれの合計運転時間を平均して求めます。

左ページの例では 2 日を平均した 1 日の運転時間は 9 時間以下であり問題ありませんが、4 週間ごとの平均で 1 週間の運転時間は 44.5 時間となっており、違反となります。

下の例では 1 週目、2 週目で平均時間が長くなっていますが、3 週目 4 週目でうまく調整し、4 週間を平均した 1 週間の運転時間は 40 時間となりますので問題はありません。

渋滞などが原因で 1 週間の運転時間が長くなってしまった場合は、4 週間に含まれるほかの週で調整することにより違反にならないようにすることが重要です。

【改善後】

運転時間	月	火	水	木	金	1 週間の 合計時間
1 週目	8	9	8	9	9	43
2 週目	9	9	9	9	9	45
3 週目	7	8	7	7	7	36
4 週目	7	7	8	7	7	36

} 平均 40 時間

14

 ポイント

1 日の運転時間をクリアしている条件でも、1 週間でみると限度を超えていることがあるということがポイントです。

8. 時間外労働及び休日労働

○時間外労働及び休日労働について事例を見ながら学んでいきましょう。

貸切バスの運行を担当している運転者Iさんは時間外労働（残業）や休日労働（休日出勤）をたくさんこなして残業手当や休日出勤手当を稼ごうと考えています。



残業手当や休日出勤手当がほしいので、たくさん残業・休日出勤したいです。

Iさんがイメージする4週間

	日	月	火	水	木	金	土
日付	1	2	3	4	5	6	7
拘束時間	12	16	10	13	13	10	10
日付	8	9	10	11	12	13	14
拘束時間	11	11	11	10	10	10	10
日付	15	16	17	18	19	20	21
拘束時間		10	14	15	16	14	
日付	22	23	24	25	26	27	28
拘束時間	10	14	12	12	13	13	

ポイント

1週間の拘束時間を計算する際、起算日の考え方が出てきます。必要に応じておさらいしましょう。

手当がほしいので、たくさん残業・休日出勤するぞ～!!



15

事前確認

労働基準法（第35条）では、使用者は労働者に対して、週1日以上または4週間のうち4回以上休日を与えなくてはならないとされておりその休日を法定休日と呼びます。休日労働は改善基準告示により2週間に1回が限度となります。

また、休日労働は法定休日に労働することを指しますので、自社の法定休日が何曜日に設定されているかを確認しましょう。

★ 改善基準のポイント ★

- 4 週間を平均した 1 週間当たりの拘束時間は原則 65 時間が限度
- 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の締結があれば 52 週間の内 16 週間まで、4 週間を平均した 1 週間当たりの拘束時間を 71.5 時間まで延長可
- 休日労働は 2 週間に 1 回が限度

労働時間は労働基準法の規定により、週 40 時間（1 日 8 時間）とされておりそれを法定労働時間と呼びます。法定労働時間以上の労働時間は時間外労働です。

拘束時間 = 法定労働時間 + 時間外労働 + 休憩

改善基準告示では 1 週間の拘束時間の上限が定められていますので、時間外労働時間も上限があります。

4 週間を平均した 1 週間当たりの拘束時間の上限は最大 65 時間です。

労使協定がある場合は 16 週間までは 71.5 時間まで延長することができます。

左ページでは 4 週間を平均した 1 週間当たりの拘束時間が 75 時間となっています。労使協定があったとしても上限は 71.5 時間ですのでこのような働き方は認められません。

また、改善基準告示では休日労働（法定休日に労働すること）は 2 週間に 1 回が限度となっています。1 日を起算日として 2 週間ごとに区切り計算すると最初の 2 週間は休日労働が 2 日になるため違反となります。

下のような状態であれば、4 週間を平均した 1 週間当たりの拘束時間は 65 時間であり 2 週間で 2 回以上の休日労働はありません。なお法定休日は会社によって異なるため就業規則などで確認することが必要です。

	日	月	火	水	木	金	土
日付	1	2	3	4	5	6	7
拘束時間		13	9	10	10	10	
日付	8	9	10	11	12	13	14
拘束時間	10	8	8	12	12	10	
日付	15	16	17	18	19	20	21
拘束時間	8	13	13	14	10	13	8
日付	22	23	24	25	26	27	28
拘束時間	9	13	11	11	12	12	

 事前確認

自社の場合の 4 週間の拘束時間の上限について労使協定の内容を確認し、上限の情報について受講者と共有しましょう。

16



追加情報

改善基準告示第 1 条 3 項では使用者は、時間外労働や休日労働をさせる場合でも、その時間や日数を少なくするように求めています。

9. 特例

◆特例について

改善基準告示における時間の上限などは運転者の労働条件改善のために設けられていますが、会社としての事業を行う上でやむを得ず、規定が守れない状況が出てくる場合があります。そのような場合のために、運転者の労働条件も考慮しつつ、業務を遂行できるようにいくつかの特例が設けられています。

◆休息期間分割の特例

継続 8 時間以上の休息期間取得が困難な場合は分割することができます。

分割する場合は、分割された休息期間が継続 4 時間以上かつ合計 10 時間となる必要があります。休息期間の分割ができるのは当分の間（原則 2 ～ 4 週間）で、全勤務回数の 2 分の 1 の回数を限度とします。

例えば貸切バスでお客様を目的地までお送りし、お客様が現地で数時間滞在した後出発地に帰ってくるスケジュールの 1 日の運行で、継続 8 時間以上の休息期間がとれないといった場合に、やむを得ずお客様の現地滞在時間を運転者の休息期間に充てるなどの運用ができます。ただし、あくまでも休息期間ですのお客様対応や仕事の電話などが無い状況である必要があります。

◆2 人乗務の特例

1 人の運転者が 1 日に運転できる時間は決められていますので、長距離の運行の場合、1 人では不可能な場合があります。そのような場合にはやむを得ず運転者を 2 人乗務させることで対応します。2 人で交替しながらの運転なので連続運転時間や 1 日の運転時間を守りながら運行することができます。

2 人乗務（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。）の場合は、1 日の最大拘束時間を 20 時間まで延長し休息期間を 4 時間まで短縮することができます。

◆隔日勤務の特例

1 日おきの勤務（隔日勤務）になる場合については 2 暦日の拘束時間を 21 時間とすることができます。ただし、勤務終了後継続 20 時間以上の休息期間が必要です。

また、事業所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、2 暦日における拘束時間

17



追加情報

当分の間については、原則 2 ～ 4 週間程度とし、業務の必要上やむを得ない場合であっても最大 2 か月を限度とするとされています。（143 号通達）

を 24 時間とすることができます。

ただし、この場合でも 2 週間における総拘束時間は 126 時間が限度です。

隔日勤務とは例えば月曜日午前 8 時から火曜日午前 5 時まで働き、その後休息期間（この場合 27 時間）をとって水曜日午前 8 時から働くといった形の勤務になります。

隔日勤務はタクシー業界では一般的に行われている一方で、バス輸送では、業務の必要上やむを得ない場合のみとされています。

お客様の要望によってはこのような勤務になることがあります。

◆フェリー乗船の特例

フェリーに乗船している時間は運転者としての仕事は一時休止となります。そのため、勤務の途中でフェリーに乗船する場合、フェリー乗船時間のうち 2 時間は拘束時間として取り扱われ、その他の時間は休息期間となります。

したがって、休息期間 8 時間（2 人乗務は 4 時間、隔日勤務は 20 時間）からその分をマイナスすることができます。ただしその場合でも、2 人乗務の場合を除き、マイナスされた休息期間が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 を下回らないようにする必要があります。

10. その他遵守事項

改善基準告示の他に、類似の基準として「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」のなかの、「高速バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準について」の基準があり、これについても遵守する必要があります。

詳細については以下の資料をご参照ください。

『高速乗合バス交替運転者の配置基準（解説）』

https://www.mhlw.go.jp/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/dl/kousokubus-03.pdf

『貸切バス交替運転者の配置基準（解説）』

https://www.mhlw.go.jp/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/dl/kousokubus-04.pdf

18



その他情報

改善基準告示と関連の深い内容ですが、これらの基準を説明するためには多くの時間を要しますので、必要に応じて概要を説明するか、別の機会に回しましょう。

◆日報例

○●観光バス株式会社 乗務日報						社長 印	社長 印	運行管理係 印	運行管理係 印
進行日：平成○○年○○月○○日(○)～○○月○○日(○)									
車庫番号		運転者A ガイド A			運転者B ガイド B				
申込担当者		○○小学校 ○○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	
車掌人員 人		○編成		○回車		予備金		内 車 賃	
宿泊所：仮眠・休憩場所							休息・休憩期間		
							結油場所		
							：		
(注)							給油量○○〇L		
進 行 経 路		出発時刻	メーカ k m	交差箇所 標高	道路の急勾配は別途等々記入				
車庫発	？								
着	？								
発	？								
着	？								
発	？								
着	？								
発	？								
着	？								
発	？								
着	？								
精	？								
精	？								
精	？								
精	？								
着	？								
完	？								

[備考]

- ①市営場所でk/mの記入、交差点等の記入を省略します。
- ②宿舎・休泊場所は必ず記入をお願いします。

運行履歴報告書

◆改善基準告示の概要

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。

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 ・書面による労協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 ・書面による労協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

バス運転者の労働時間等の改善のための基準 ～応用編～



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 ～応用編～

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