231213_h1_h4_busol.pdf 1 2024/01/23 11:20

バス運転者

令和6年4月 改正改善基準告示版



労働時間等の改善のための基準
学習テキスト



ひと、くらし、みらいのために
厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

2024年4月からの自動車運転者への時間外労働の上限規制等の適用に向けて、皆さまの働き方改革に役立つ様々な情報を発信しております。

https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp

右記QRコードから、時間外労働の上限規制や改善基準告示のポイントを整理した「バス運転者の長時間労働改善に向けた改善ハンドブック」の動画コンテンツにアクセスできます。
取組み事例も紹介してますので、是非ともご視聴ください。

231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 1 2024/01/23 11:22

contents
目 次

はじめに …… 01

第1章：学習をする前に

第1項　時間外労働の上限規制とは？ …… 02
第2項　なぜ、改善基準告示が必要なのか？ …… 03
第3項　改善基準告示の対象者を知ろう …… 04
第4項　改善基準告示の「骨格」を知ろう …… 05
コラム　なぜ、改善基準告示を改正する必要があったの？ …… 06

第2章：仕事に係る時間の基礎知識を身につけよう

第1項　仕事に係る時間の全体像を知る …… 08
第2項　拘束時間とは？ …… 09
第3項　休息期間とは？ …… 12

第3章：改善基準告示で定められている内容を学ぼう

第1項　事業場の実態に応じて選択する拘束時間 …… 13
①1か月及び1年の拘束時間　②4週平均1週及び52週の拘束時間
第2項　・「1日」の拘束時間と「1日」の休息期間 …… 15
・1週間における「1日」の拘束時間延長の回数
第3項　運転時間の限度 …… 17
第4項　連続運転時間 …… 19
第5項　時間外労働と休日労働の限度（含：休日の取扱い） …… 21
第6項　予期し得ない事象 …… 23
第7項　特例 …… 24

第4章：学んだ成果を振り返ろう

第1項　問題 …… 26

注：28頁に「令和6年4月改正版 改善基準告示のポイント」として、上記各項の一覧表を掲載しています。

はじめに

改善基準告示とは、いったい何なのでしょうか？

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）」という名称で、長時間労働の実態にあるバスなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、労働基準法に基づく労働時間規制とは別に、その業務の特性を踏まえて拘束時間 、休息期間、運転時間等の基準を定めたものです。自動車運転者の長時間労働の改善は、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要です。

この基準を守るためには、運行管理者とバス運転者が、改善基準告示の重要性と内容を理解する必要があります。

そこでこのテキストは、運行管理者、またバス運転者の皆さまに、ぜひとも学んでいただきたい改善基準告示に定められている項目を、わかりやすく説明しています。

このテキストでの学びを通じ、いま以上に労働条件向上の取組みが活性化することで、バス業の発展に繋がる一助となれば幸いです。

令和6年4月から、
- 自動車運転の業務に対する時間外労働の上限規制（年960時間）
- 改正後の改善基準告示

が適用されます。

このテキストは、令和５年度に作成していますが、「令和６年４月から適用される見直し後の改善基準告示」を前提として作成しています。



231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 2 2024/01/23 11:22

第1章 学習をする前に

第1項 時間外労働の上限規制とは？

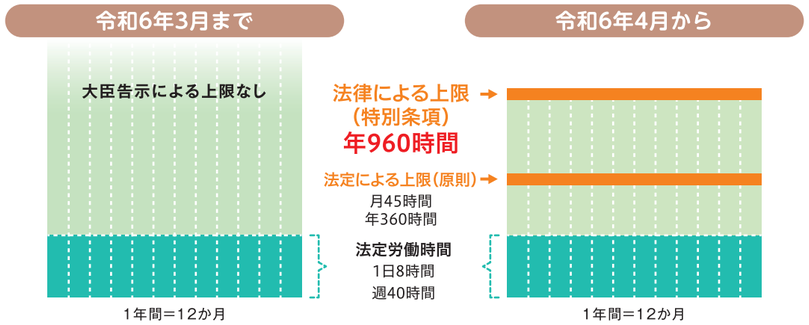
乗合バスや貸切バス等のバス輸送は、我々の生活を支えるために必要不可欠な公共交通です。
しかし、これらのサービスの提供に当たっては、一時的な需要の増加や発注者との関係などによって、厳しいダイヤや運行スケジュールが組まれることもあり、時として長時間の運転が必要であったりすることから、長時間労働になりやすい仕事でもあります。

バス運転者の長時間労働は、疲労の蓄積により健康を損なうだけでなく、またそのことを起因とした交通事故や予期せぬ災害に発展することなどから、未然に防ぐ必要があります。

そのため、令和6年４月からバス運転者にも、時間外労働の上限を定めた労働基準法上の規制（時間外労働の上限規制）が適用されます。

【 時間外労働の上限規制の概要 】

- 自動車運転者の時間外労働の上限は、原則として月45時間・年360時間となります。
- 臨時的な特別な事情があって労使が合意する場合でも、**時間外労働の上限は年960時間**となります。



長時間労働の是正は、働く人の健康確保や、ワーク・ライフ・バランスの改善にとって大変重要です。このため、自動車運転の業務等を除く一般の労働者に対しては、時間外労働の上限規制が、平成３１年（中小企業は令和２年）から、既に適用されています。
自動車運転の業務等については、長時間労働の実態にあったこと等を踏まえ、その適用が５年間猶予されていましたが、令和６年４月から適用されることになります。これを着実に遵守していくことが求められます。

第2項 なぜ、改善基準告示が必要なのか？

持続的な企業経営は利潤追求だけで実現するものではなく、お客様視点に立ちつつ、社会的責任を果たすことも、大切な取組のひとつです。
そのような中、運行管理者が、改善基準告示を守らなければどうなるでしょうか？

過労運転による事故が多発し、お客様からの信頼を失うことで、結果、企業活動そのものを持続することができなくなるかもしれません。
またバス運転者の皆さんにとっては、自身の命や安全だけでなく、お客様の命や安全を守ることができなくなるかもしれません。

そこで、前頁で記載した時間外労働の上限規制のほかに、拘束時間、休息期間、運転時間などをきめ細かく定めた改善基準告示があります。

バス運転者の安全と安心、お客様の命と交通の安全等を守るためにも、改善基準告示は、必ず守る必要があります。

改善基準告示は、旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（平成13年 国土交通省告示 第1675号）としても、引用されています。
違反の実態に応じ、自動車の使用停止等の行政処分がなされることになります。



第3項 改善基準告示の対象者を知ろう

改善基準告示の対象となる者

改善基準告示の対象者は、労働基準法の労働者（※1）のうち、四輪以上の自動車の運転業務に主として従事している者です。

※1　職業の種類を問わず事業または事務所に使用される者で賃金を支払われる者。

【ポイント】自家用自動車(白ナンバー)の運転者も対象

改善基準告示が適用されるバス運転者は、旅客自動車運送業（他人の需要に応じ、有償で自動車を使用して旅客を輸送する事業）に従事するバス運転者に限らず、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であって、主として人を輸送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者を含みます。
すなわち、労働基準法上の労働者に該当する場合には、営業用だけではなく自家用バス・自家用普通乗用車（白ナンバー）（※2）で人を輸送する運転者にも、バス運転者に関する改善基準告示が適用されます。

※2：旅館等の宿泊業におけるフロント・客室係の労働者であっても、その者が主として旅館の宿泊客の輸送業務を担当されている場合、バス運転者に関する改善基準告示が適用されます。

なお、「自動車運転の業務に**主として**従事する」とは、個別の事案の実態に応じて判断されますが、物品または人を運搬するために自動車を運転する時間が、現に労働時間の半分を超えており、かつ、当該業務に従事する時間が年間総労働時間の半分を超えることが見込まれる場合を指します。

改善基準告示の対象とならない者

災害対策基本法等に基づく緊急輸送の業務や人命又は公益の保護のために物資等を運搬する業務には、改善基準告示は適用されません。

注：悪天候や人身事故により列車の運休や遅延が発生した場合に、鉄道会社の要請を受けて行う、路線バス等の振替輸送の運転業務など、「法令の規定または国もしくは地方公共団体の要請等に基づき行われる業務」に該当しない場合には、改善基準告示が適用されます。

第4項 改善基準告示の「骨格」を知ろう

【事業場での労務の管理の実態に応じた基準】

バス運転者に関する改善基準告示で定められている基準において、拘束時間の基準は、事業場での労務管理の実態に応じて、「①1か月及び1年の基準」、「②4週平均1週及び５２週の基準」のいずれかを選択するものとなっています。

拘束時間の基準

①1か月及び1年の基準	以下の双方を守る必要があります。 ・「1年」の拘束時間の合計 ・「1か月」の拘束時間の合計
②4週平均1週及び52週の基準	以下の双方を守る必要があります。 ・「52週」の拘束時間の合計 ・「４週を平均した1週間当たり」の拘束時間

【拘束時間等の例外】

営業形態・営業所の実態・自動車運転者の乗務する運行形態に応じて、拘束時間や運転時間等の例外が設けられています。

・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
・乗合バスに乗務する者
（一時的な需要に応じて追加的に自動車の運行を行う営業所において運転の業務に従事する者に限る）
・高速バスに乗務する者
（起点から終点までのキロ程がおおむね100kmを超える運行系統を運行するバスであって、高速道路等の利用区間のキロ程が50 km以上であり、かつ当該キロ程が起点から終点までの4分の1以上のもの）
・貸切バスに乗務する者

以降「貸切バス等乗務者」と表記

については、労使協定による例外規定が設けられています。

（労使協定で定める事項）
・協定の対象者　　・１年について各月及び年間合計の拘束時間（※）
・協定の有効期間　・協定変更の手続等

※４週平均１週及び52週の基準を選択している場合、「52週について各４週平均１週の拘束時間（４週合計の拘束時間）及び52週合計の拘束時間」。

「1か月」とは？
原則として暦月をいいます。
ただし、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合は、当該特定日から起算した１か月でも差し支えありません。

231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 4 2024/01/23 11:22

コラム なぜ、改善基準告示を改正する必要があったの？

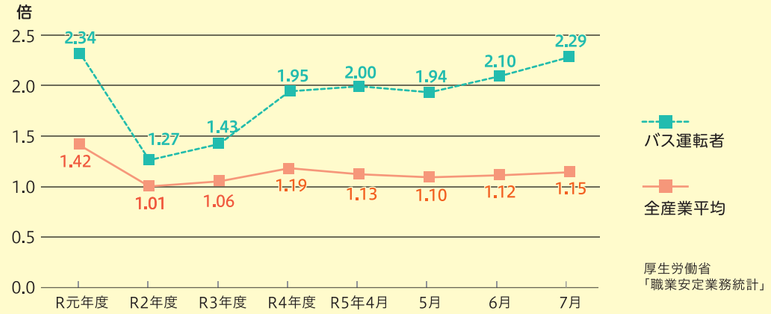
自動車運転者がより負担の少ない働き方ができるよう、改善基準告示は過去も見直しがされています。言い換えれば、それぞれの時代の労働条件や労働環境を見据えた最適な基準となるように内容が育まれてきているのです。

今回の改正は令和６年４月からバス運転者の業務にも時間外労働の上限規制が適用されること、働き方改革関連法の国会附帯決議においても過労死等の防止の観点から見直しが求められたことを踏まえ、見直されたものです。



【バス運転者の不足】

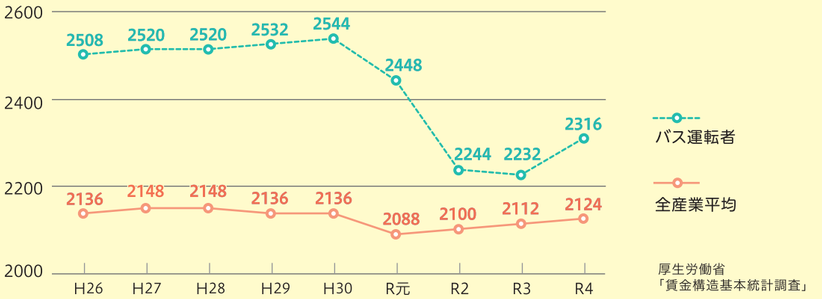
バス運転者の有効求人倍率は、下のグラフのとおり、全産業平均と比較して人手不足が進んでいる状況にあります。



厚生労働省
「職業安定業務統計」

【バス運転者の年間労働時間】

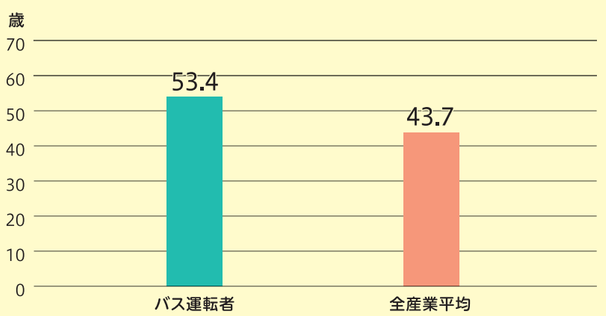
バス運転者の年間労働時間は、下のグラフのとおり、全産業平均と比較して非常に厳しい状況にあります。但し、R2、R3年の労働時間は、コロナ禍によって大きく減少した結果、全産業平均に近づいています。



厚生労働省
「賃金構造基本統計調査」

【バス運転者の平均年齢】

バス運転者の平均年齢は、下のグラフのとおり、全産業平均と比較して高齢化が進んでいる状況にあります。



厚生労働省
「令和３年
賃金構造基本統計調査」

第1章：第4項 改善基準告示の「骨格」を知ろう

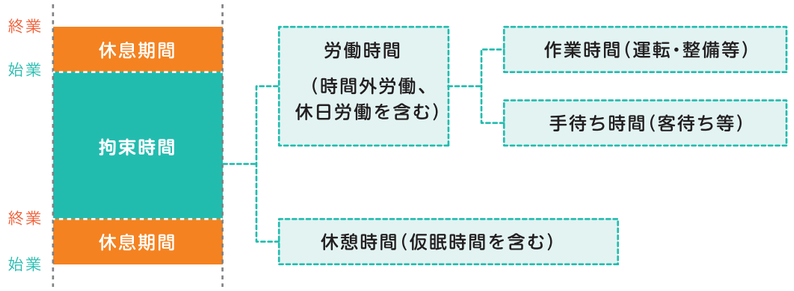
231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 5 2024/01/23 11:22

第2章 仕事に係る時間の基礎知識を身につけよう

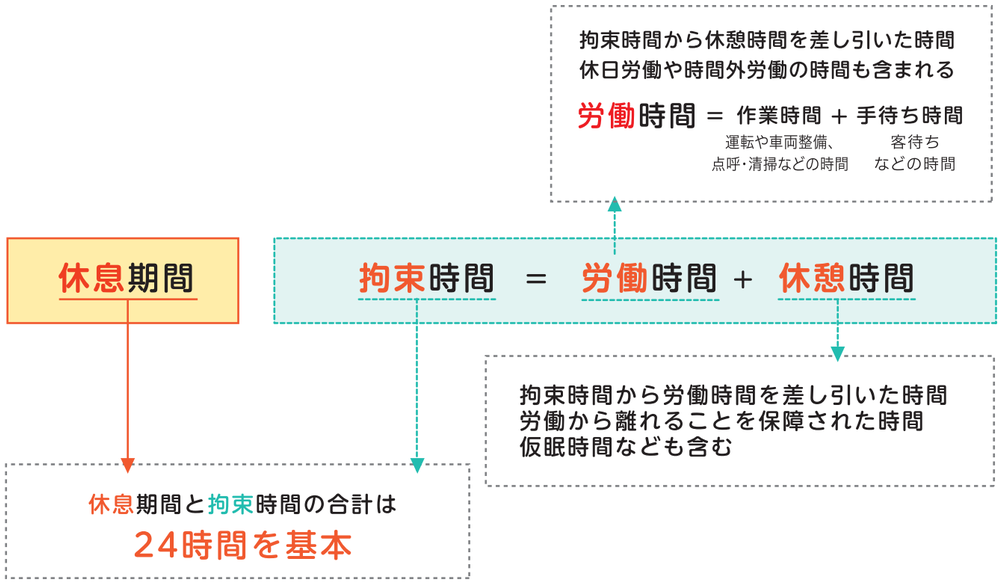
第1項 仕事に係る時間の全体像を知る

バス運転者は運転だけでなく、出庫前の車両点検整備や客待ちなど、様々な業務をしています。

これらの業務を時間の観点から体系的に整理をしたものが、下の図です。



詳細は次項以降で説明をしますが、それぞれの時間の関係は次のとおりです。



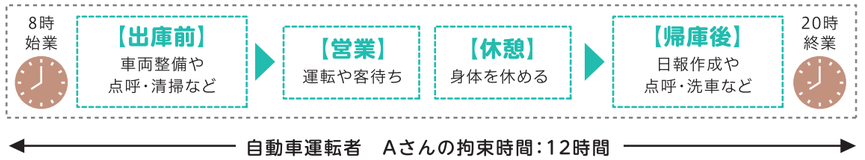
それでは、それぞれがどのような時間なのかを次項以降で確認しましょう。

第2項 拘束時間とは？

拘束時間の定義

拘束時間とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間です。つまり、始業時刻から終業時刻までの時間です。

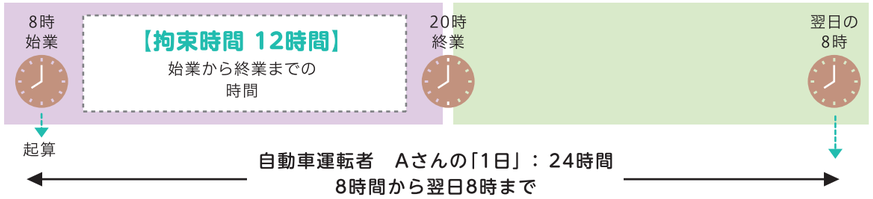
【自動車運転者　Aさんの例】

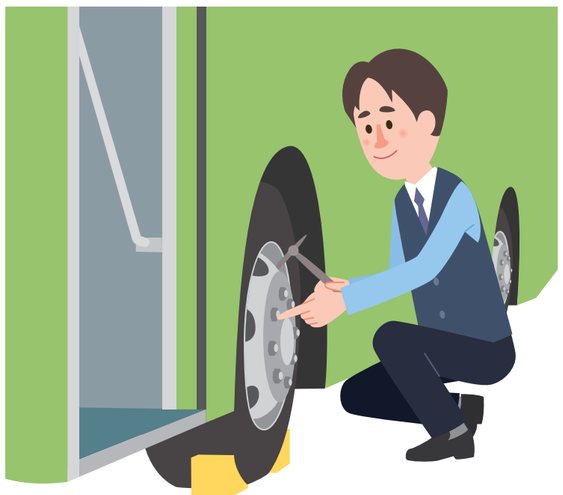


「1日」の拘束時間

改善基準告示では暦日ではなく、「始業時刻から起算した24時間」が1日です。

【自動車運転者　Aさんの例】





231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 6 2024/01/23 11:22

「1か月及び1年」、「4週平均1週及び52週」の拘束時間

【「1か月及び1年」とは?】

【1か月の考え方】

特定の日を「起算日」とした1か月間で、原則として暦月をいいます。
ただし、就業規則、労使協定等において特定日を起算日と定めている場合は、当該特定日から起算した1か月間でも差し支えありません。

起算日を「6日」としている場合の例：青色の部分が「1か月」

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

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

【1年の考え方】

特定の日を「起算日」とした1年間です。

【「4週平均1週及び52週」とは?】

【4週平均1週の考え方】

特定の日を「起算日」として4週間ごとに区切り、(区切ったそれぞれの期間を「スパン」という)、そのスパン毎に平均を計算します。

起算日を「6日」としている場合の例

日	月	火	水	木	金	土
				起算日		1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

第1 4週

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3次の4週	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31次の4週		

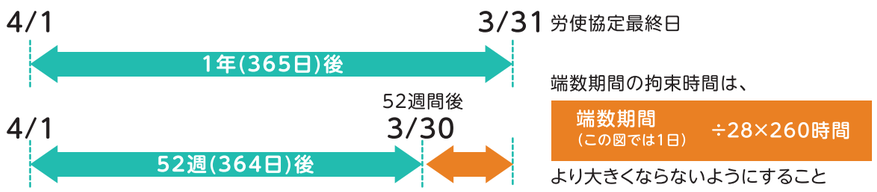
第2 4週

日	月	火	水	木	金	土
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

第3 4週

【52週の考え方】

特定の日を「起算日」として、52週と区切ったものです。
なお、「起算日」は労使協定により定めることになりますが、年毎の労使協定の始期を同一日に定めた場合、「52週」の区切りとずれが生じます。その場合、生じた1スパン未満の期間の総拘束時間は、下図に示す通り按分比例によって清算を行います。



端数期間の拘束時間は、

端数期間（この図では1日） ÷28×260時間

より大きくならないようにすること

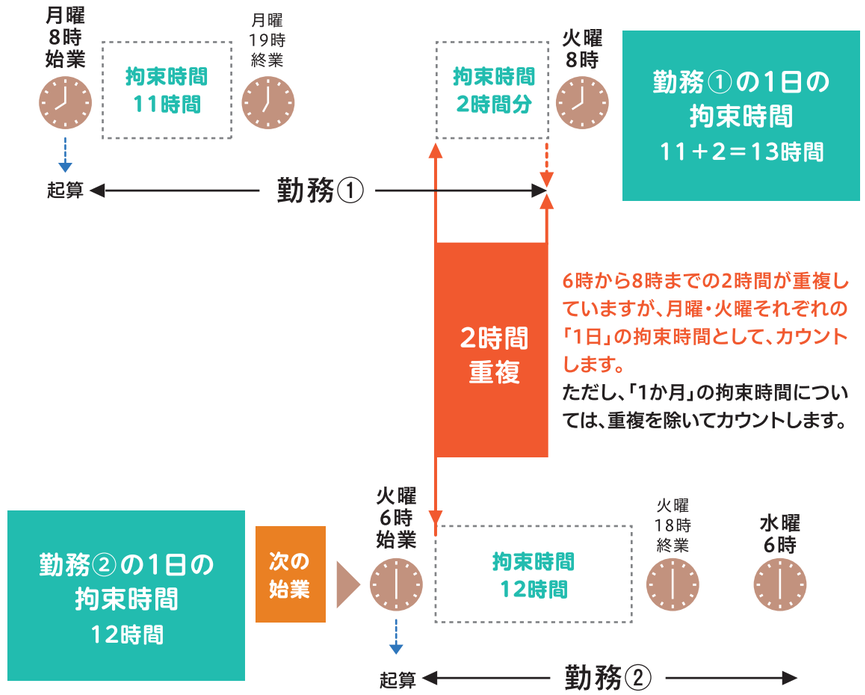
1日と1か月の拘束時間を管理する留意点

拘束時間は、始業時刻から終業時刻までの時間ですが、前回の始業時刻から数えて24時間以内に次の始業が始まる場合は、1日の拘束時間はどのように考えれば良いのでしょうか？

下図のように、Aさんが月曜8時に始業した場合、改善基準告示で定められている1日は、月曜8時から火曜8時までの24時間（図の勤務①部分）です。
次の始業が火曜6時から始まるため、勤務①の拘束時間は11時間＋2時間＝13時間となります。勤務②の1日は、火曜6時から水曜6時までの24時間（図の勤務②部分）で拘束時間は12時間となり、下図に示すとおり、火曜6時から火曜8時までの2時間が重複します。このような場合、重複した2時間は、月曜と火曜双方の拘束時間の双方に計上することとなります。1日の拘束時間を管理する際の重要なポイントとなりますので、覚えておきましょう。

一方、1か月の拘束時間を計算する際には、「勤務①の拘束時間：13時間」＋「勤務②の拘束時間：12時間」の合計から、重複している拘束時間の2時間を除いた「23時間」となります。

【自動車運転者　Aさんの例】



第❷章：第2項 拘束時間とは？

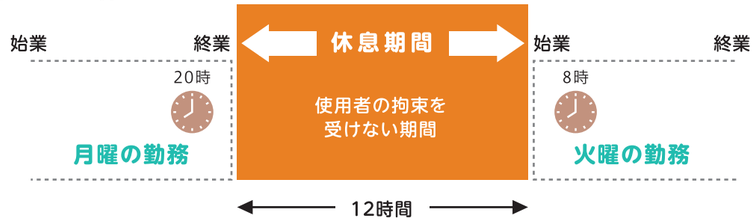
231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 7 2024/01/23 11:22

第3項 休息期間とは？

休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間、つまり、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、その処分が労働者の全く自由な判断に委ねられる時間をいいます。休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なるものです。

安全・安心な運行を続けるためになくてはならない大切な時間です。

【自動車運転者　Aさんの例】

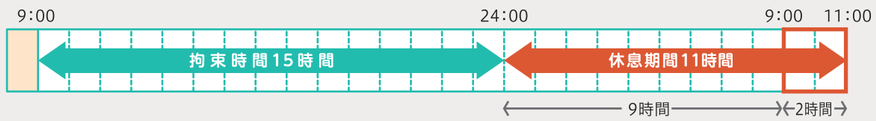


Q&A 休息期間の与え方について

Q　1日の拘束時間が 15 時間の場合、休息期間について9時間を超えて与えることは可能ですか。1日の始業時刻から起算して 24 時間以内に休息期間の終点が到来する必要があるのでしょうか。

A　休息期間について、始業時刻から起算して 24 時間以内に終了するよう与える必要はありません。

例えば、9時始業の場合、拘束時間の上限は 15 時間なので、24 時までに終業する必要がありますが、その後の休息期間は「継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし9時間を下回らない」時間であればよく、9時間を超えて休息期間を与えたことによって、1日の始業時刻から起算して 24 時間以内に 11 時間の休息期間を収める必要はありません。



ただし、1日の始業時刻から起算して24時間以内に、1日の拘束時間が上限を超えていないこと、および1日の休息期間が下限を下回っていないことを確認することが必要です。

第3章 改善基準告示で定められている内容を学ぼう

第1項 事業場の実態に応じて選択する拘束時間
①1か月及び1年の拘束時間　②4週平均1週及び52週の拘束時間

①1か月及び1年の拘束時間

1年の拘束時間	3,300時間以内
1か月の拘束時間	281時間以内

【例外】貸切バス等乗務者（5頁参照）は、労使協定により、次のとおり延長可
- 1年の拘束時間／3,400時間以内
- 281時間超は連続4か月まで
- 1か月の拘束時間／294時間以内（1年のうち6か月まで）
  ただし、延長は次の要件を満たしている必要があります

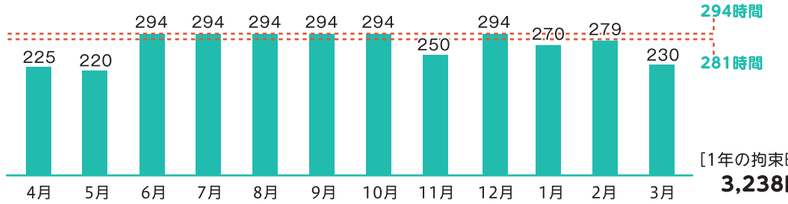
【参考】改正前の改善基準告示(令和6年3月まで)
- 1年の拘束時間　：3,380時間（年換算）
  労使協定による最大：3,484時間
- 1か月の拘束時間　：281時間（月換算）
  労使協定による最大：309時間

例1　労使協定を締結しておらず、1年の実績が下図のとおり。



1か月の拘束時間は、すべて281時間以内で改善基守準告示を満たしています。
ただし、1年の拘束時間は、281時間×12か月＝3,372時間となり3,300時間を超えています。
▶ 改善基準告示違反です。

例2　貸切バス等乗務者について労使協定を締結しており、1年の実績が下図のとおり。



1か月の拘束時間が281時間を超える月は、6月・7月・8月・9月・10月・12月の6か月であり、6か月以内におさまっています。
また1年の拘束時間は3,238時間であり、3,400時間以内におさまっています。
しかし、6月・7月・8月・9月・10月の5か月が連続して294時間となっています。
1か月の拘束時間が281時間を超えられるのは連続4か月までのため、
▶ 改善基準告示違反です。

231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 8 2024/01/23 11:22

②4週平均1週及び52週の拘束時間

52週の拘束時間	3,300時間以内
4週平均1週の拘束時間	65時間以内

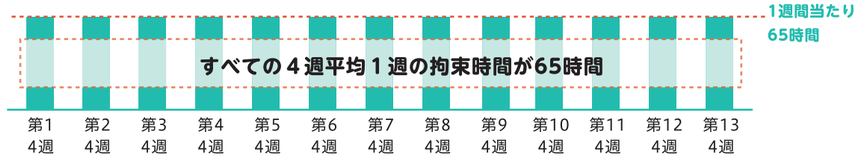
【例外】労使協定により、次のとおり延長可

- 52週の拘束時間／3,400時間以内
- 65時間超は連続16週まで
- 4週平均1週の拘束時間／68時間以内（52週のうち24週まで）
  ただし、延長は次の要件を満たしている必要があります

【参考】改正前の改善基準告示(令和6年3月まで)

- 1年の拘束時間　　：3,380時間（年換算）
  労使協定による最大　：3,484時間
- 4週平均1週の拘束時間：65時間
  労使協定による最大　：71.5時間

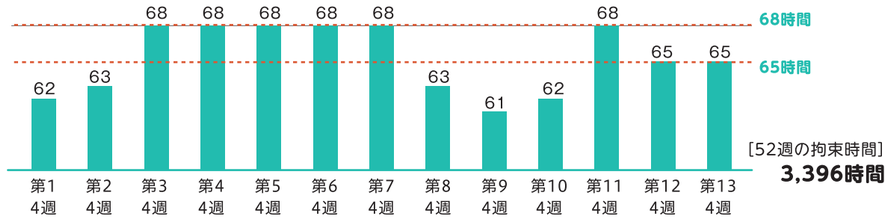
例1 労使協定を締結しておらず、52週の実績が下図のとおり。



4週平均1週の拘束時間は、すべて65時間以内で改善基準告示は守られています。
ただし、1年の拘束時間は、65時間×4週× 13回＝3,380時間となり3,300時間を超えています。

▶ 改善基準告示違反です。

例2 労使協定を締結しており、52週の実績が下図のとおり。



［52週の拘束時間］
3,396時間

４週平均１週の拘束時間が６８時間となっている週は、第３・第４・第５・第６・第７・第１１の各４週であり、計２４週以内におさまっています。
また1年の拘束時間は3,396時間であり、3,400時間以内におさまっています。
しかし、第３・第４・第５・第６・第７の20週が連続して4週平均１週の拘束時間が68時間となっています。４週平均１週の拘束時間が65時間を超えられるのは連続16週までのため、

▶ 改善基準告示違反です。

第2項 ・「1日」の拘束時間と「1日」の休息期間 ・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	13時間以内、上限15時間
1週間における1日の拘束時間延長の回数	14時間超は週3回までが目安
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし継続9時間を下回らない

【参考】改正前の改善基準告示（令和6年3月まで）

- 1年の拘束時間：13時間以内
  （上限16時間、15時間超は週2回まで）
- 1日の休息期間：継続8時間以上

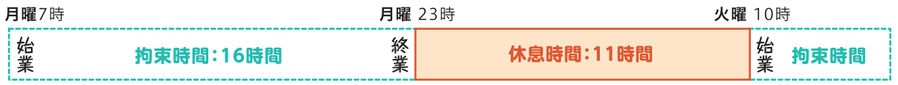
1日の拘束時間延長の回数について、14時間を超えられるのは週３回までを目安としています。
したがって、片道の拘束時間が14時間を超える長距離運行を行う高速バスの往復運送は、往路と復路それぞれが14時間を超えてしまう場合が多いことから、その場合は1週間につきその１往復以外に拘束時間が14時間超となる往復運送をすることはできません。
また拘束時間が14 時間を超える回数をできるだけ少なくし、さらにその日が連続しないよう努めることも大切です。

自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものと定められています。
特に高速バス、貸切バスにおいて宿泊を伴う長距離運行を行う場合、運行の目的地において休息期間を過ごすこともあり、自動車運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点からも大切な基準です。

231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 9 2024/01/23 11:22

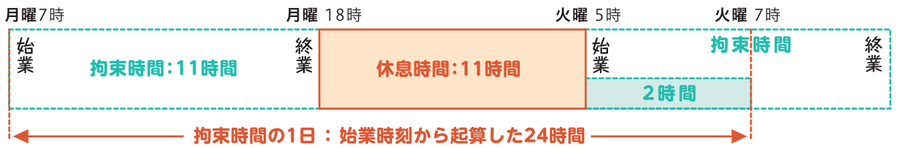
1日の拘束時間と休息期間について、例で見ながら、確認をしましょう。

例1 月曜7時に始業し、月曜23時に終業。次の勤務が火曜10時に始業。



拘束時間が1日の上限の15時間を超えています。 ▶ 改善基準告示違反です。

例2 月曜7時に始業し、月曜18時に終業。次の勤務が火曜5時に始業。



休息期間は11時間です。拘束時間は、月曜の11時間と火曜の2時間分を合計した13時間※です。

※ 拘束時間算出は、第2章-第2項「1日と1か月の拘束時間を管理する留意点」を参照。

▶ 改善基準告示を満たしています。

例3 1週間の実施が下図のとおり。



1日の拘束時間が14時間を超えている勤務はありません。
また休息期間は、9時間を下回っていません。

▶ 改善基準告示を満たしています。

※ただし、運転者の疲労回復の観点から休息期間を11時間以上与える努力は必要です。

第3項 運転時間の限度

- **2日(※1)を平均した1日当たりの運転時間** 9時間以内
- **4週間(※2)を平均した1週間当たりの総運転時間** 40時間以内

※1 始業時刻から起算して48時間
※2 特定の日を起算日として4週間

【例外】貸切バス等乗務者は、労使協定により、次のとおり延長可
- 4週平均1週の運転時間を44時間以内（52週のうち16週まで）ただし、52週の総運転時間は2,080時間まで

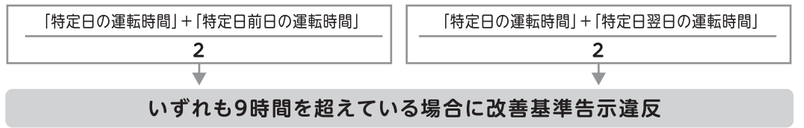
【参考】改正前の改善基準告示（令和6年3月まで）
- 2日を平均した1日当たりの運転時間 ：9時間以内
- 4週間を平均した1週間当たりの総運転時間：40時間以内
  労使協定※1による最大：44時間以内

※1「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特定運転者（高速バスの運転者）」
※2「2日」、「4週間」の定義は改正後に同じ

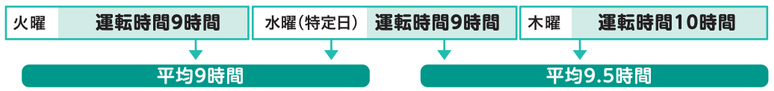
● 2日を平均した1日当たりの運転時間

下図に示すとおり、特定日を起点として「特定日と特定日前日（＝特定日の前日の始業時刻から起算して48時間）の運転時間の平均」と「特定日と特定日翌日（＝特定日の始業時刻から起算して48時間）の運転時間の平均」を算出し、いずれも9時間を超えている場合に初めて改善基準告示違反となります。

どちらか一方のみが9時間を超えている場合は、改善基準告示違反になりません。

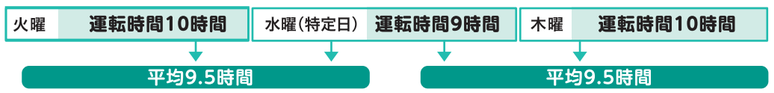


例1 火曜の運転時間が9時間。水曜(特定日)は9時間、木曜は10時間。



火曜と水曜の平均は9時間を超えていませんので、改善基準告示違反にはなりません。 ▶ ただし、特定の日を起算日として区切った2日間の平均が9時間を超えないことが望ましいです。

例2 火曜の運転時間が10時間。水曜(特定日)は9時間、木曜は10時間。



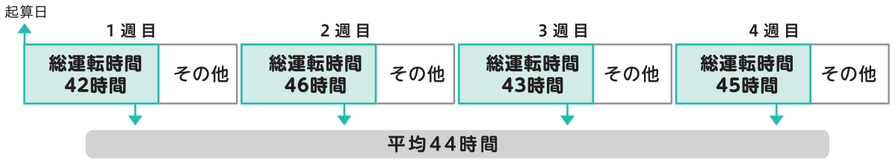
火曜と水曜の平均と、水曜と木曜の平均のいずれも9時間を超えています。 ▶ 改善基準告示違反です。

231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 10 2024/01/23 11:22

● 4週間を平均した1週間当たりの総運転時間（貸切バスで労使協定を締結している場合）

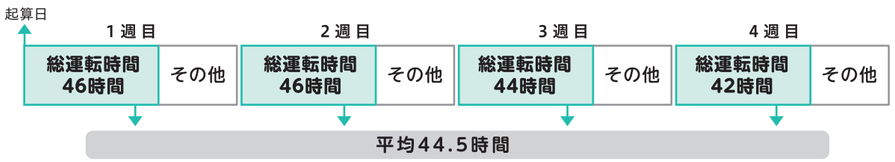
特定の日を起算日として4週間ごとに区切り、その4週間ごとに平均を計算します。

例1 総運転時間が、1週目42時間、2週目46時間、3週目43時間、4週目45時間。



平均は44時間です。 ▶ 改善基準告示を満たしています。（労使協定による例外の場合）。

例2 総運転時間が、1週目46時間、2週目46時間、3週目44時間、4週目42時間。



平均は44.5時間で、44時間を超えています。 ▶ 改善基準告示違反です。



第4項 連続運転時間

● 連続運転時間　4時間以内

運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、30分以上の運転の中断が必要
運転の中断は1回連続10分以上とした上で分割することもできる
高速バス運転者及び貸切バス運転者が高速道路等（実車運行区間（旅客の乗車の有無にかかわらず、旅客の乗車が可能として設定した区間）に限る。）を運行する場合は、一の連続運転時間についての高速道路等における連続運転時間はおおむね2時間までとするよう努める必要がある

【例外】軽微な移動（※1）を行う必要が生じた場合、当該必要が生じたことに関する記録（※2）がある限り当該軽微な移動のために生じた時間を一の連続運転当たり30分を上限として、連続運転時間から除くことができる

※1 「軽微な移動」とは、消防車、救急車等の緊急通行車両の通行に伴い、又は他の車両の通行の妨げを回避するため、駐車又は停車した自動車を予定された位置から移動させることをいいます

※2 「軽微な移動を行う必要が生じたことに関する記録」とは？
次の①～③等の軽微な移動の事実を、運転日報上の記録等により確認できる場合が該当します
① 移動前後の場所　② 移動が必要となった理由　③ 移動に要したおおむねの時間数

【参考】改正前の改善基準告示（令和6年3月まで）
- 連続運転時間：4時間以内
  運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上

例1 一般道路での4時間の連続運転後、30分の運転の中断。

連続運転時間：4時間	運転の中断：30分

連続運転後に30分間の運転の中断をしています。 ▶ 改善基準告示を満たしています。

「1回連続10分以上、合計30分以上」の運転の中断には、1回連続30分以上の運転の中断も、当然含まれます。

231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 11 2024/01/23 11:22

例2 **連続運転後に運転を中断。**

連続運転時間：1時間20分	10分	連続運転時間：1時間20分	10分	連続運転時間：1時間20分	10分
	運転の中断		運転の中断		運転の中断

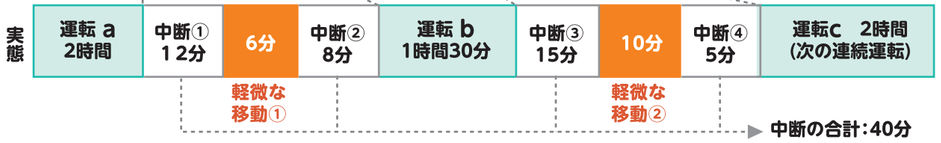
連続運転時間は合計で4時間です。運転の中断も連続10分以上です。 ▶ **改善基準告示を満たしています。**

例3 **連続運転後に運転を中断。**

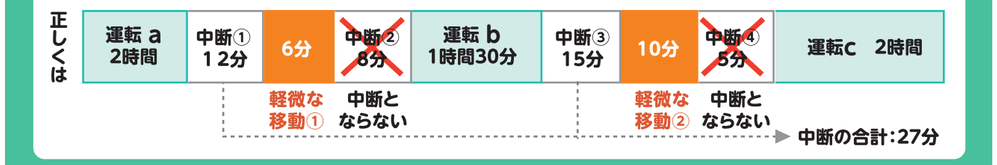
連続運転時間：1時間25分	5分	連続運転時間：1時間25分	5分	連続運転時間：1時間10分	20分
	運転の中断		運転の中断		運転の中断

１回が連続５分の運転の中断は、１回が連続10分以上の基準を満たさないので、 ▶ **改善基準告示違反です。**

例4 **下図のとおりの運行計画であったところ、軽微な移動が生じ、運転の中断が分割されたが、運転の中断を合計40分となるよう与えたのちに、次の連続運転を開始。**
（軽微な移動を行う必要が生じたことに関する記録がある場合）



- 上図の例では、
  - ・運行計画上は、
    運転Ａ（２時間）→運転の中断Ａ（20分）→運転Ｂ（１時間30分）→　運転の中断Ｂ（20分）→運転Ｃ（次の連続運転時間）であるところ、
  - ・実際には、軽微な移動①②をせざるを得ず、中断も分割されたケースを想定しています。
- 軽微な移動①②については、連続運転時間から除かれます。
- 中断①③については中断時間（連続運転時間規制における中断時間）となりますが、中断②④については下限10分を下回っているため中断時間とはなりません。
- このケースでは、中断①③だけでは30分に満たないため、運転aから始まる連続運転時間が継続していることになります。従って、中断②若しくは中断④を10分以上とするか、又は運転ｃが30分継続する前若しくは経過直後に、10分以上の中断をする必要があります。



▶よって、改善基準告示違反です。

第5項 時間外労働と休日労働の限度(含：休日の取扱い)

- **休日の取扱い**　休息期間 ＋24時間の連続した時間
  - ▶９時間＋24時間＝33時間
    いかなる場合であっても、その時間が30時間を下回ってはならない
  - ▶2日続けて休日を与える場合は、2回目の休日も24時間以上
- **休日労働の回数**　2週間に1回が限度

時間外労働及び休日労働の限度　～労働基準法第36条、第140条/改善基準告示第1条第3項、第５条第５項～

法定労働時間を超えて時間外労働をさせる場合や法定休日に労働させる場合は、労働基準法第36条に基づく労使協定（36（サブロク）協定）を締結し、労働基準監督署長に届け出なければなりません。

36協定で定める時間外労働の限度時間は、１か月45時間及び１年360時間です。臨時的にこれを超えて労働させる必要がある場合であっても、自動車運転の業務については、１年960時間以内としなければなりません（令和６年４月１日から）。

また、自動車運転の業務については、時間外労働及び休日労働によって、改善基準告示の１日の最大拘束時間、１か月の拘束時間、１年の拘束時間を超えてはなりません。

【参考】改正前の改善基準告示（令和6年3月まで）

- 休日の取扱い：休息期間＋24時間の連続した時間
  - ▶8時間＋24時間＝32時間
    いかなる場合であっても、その時間が30時間を下回ってはならない
  - ▶2日続けて休日を与える場合は、2回目の休日も24時間以上
- 休日労働の回数：2週間に1回が限度

【休日労働とは?】

自社で設定している「法定休日」に労働することをさします。
労働基準法では、週1日以上または4週間のうち4回以上休日を与えなければならないとされており、その休日を法定休日と言います。

【休日は、いかなる場合であっても30時間を下回ってはいけません】

改善基準告示には、特例として定められている下記の基準があります。（詳細は、第7項 特例で説明）

［隔日勤務］ 20時間以上の休息期間を確保しなければならないと定められています。
この場合、「休息期間20時間＋24時間＝44時間」を休日として取り扱うことになります。

［分割休息］ 継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合、分割して休息期間を与えることができます。分割した場合の休息期間は1回4時間以上と定められていますが、「休息期間４時間＋24時間＝28時間」となり30時間を下回るので休日として取り扱われません。

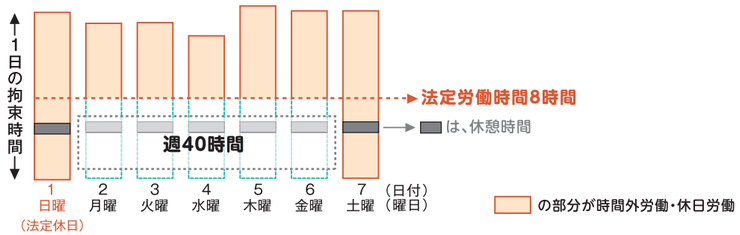
［2人乗務 ］ 身体を伸ばして休息できる設備があり一定の要件を満たす場合、休息期間を4時間まで短縮することができます。
短縮した場合「休息期間4時間＋24時間＝28時間」となり、30時間を下回るので休日として取り扱われません。

［フェリー］ フェリーに乗船している時間は、原則として休息期間として取り扱われます。
フェリー下船後の休息期間に24時間を足して30時間を下回る場合は、休日として取り扱われません。

【時間外労働時間と休日労働時間とは?】

労働基準法では、法定労働時間は週40時間（1日8時間、休憩時間は除く）が限度とされており、これを超える労働時間は、時間外労働の時間となります。

なお、時間外労働時間や休日労働時間は必要最小限にとどめられるべきであるとされており、36協定を締結する労使当事者は、このことに十分留意しなければなりません。



231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 12 2024/01/23 11:22

例1 **休日前の勤務は月曜23時に終業。休日に身体を休め、水曜6時に始業。**

月曜 23時		火曜 8時		水曜 6時	
拘束時間	終業	休息期間：9時間	22時間	始業	拘束時間

月曜終業後の23時から休息期間が始まりますので、9時間後の火曜8時までが休息期間となります。
水曜の始業が6時ですから、休息期間終了後、24時間が確保できていません。 ▶ **休日として取り扱われません。**

例2 **休日前の勤務は月曜23時に終業。休日に身体を休め、水曜8時に始業。**

月曜 23時		火曜 8時		水曜 8時	
拘束時間	終業	休息期間：9時間	24時間	始業	拘束時間

例1と異なり、火曜8時から24時間確保できています。 ▶ **休日として取り扱われます。**

例3 **拘束時間に関する労使協定は締結しておらず、毎週土曜・日曜が休日（法定休日は日曜）。36協定の範囲内での時間外労働と休日労働を含めた1か月の実績が下表のとおり。**

	日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6	7
		12	12	10	10	12	
拘束時間	8	9	10	11	12	13	14
	10	10	12	10	10	12	
	15	16	17	18	19	20	21
	8	10	12	10	12	13	8
	22	23	24	25	26	27	28
	13	11	10	12	10	10	8
	29	30	31		1か月の合計拘束時間		
	13	10	12		302時間		

1日の拘束時間はすべて13時間以内ですが、
1か月の拘束時間が281時間を上回る302時間となっています。▶ **改善基準告示違反です。**
また、休日労働は2週間に1回が限度ですが、第2週から第4週まで休日労働しています。▶ **改善基準告示違反です。**

	日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6	7
		12	12	10	10	12	
拘束時間	8	9	10	11	12	13	14
	10	10	12	10	10	12	
	15	16	17	18	19	20	21
	✕	10	12	10	12	13	8
	22	23	24	25	26	27	28
	13	11	10	12	10	10	8
	29	30	31		1か月の合計拘束時間		
	✕	10	12		281時間		

例えば、15日と29日の休日労働がなければ、休日労働は2週間に1回におさまり、
1か月の拘束時間も
302時間－（8時間＋13時間）＝281時間
となりますから、

▼

改善基準告示を満たしています。

第6項 予期し得ない事象

- 予期し得ない事象（※1）への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間から除くことができる（※2）。
- 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上を基本、継続9時間を下回らない）を与えることが必要。

※1 予期し得ない事象とは、次の事象を言う。

・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと
・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと
・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと
・異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと

※2 運転日報上の記録に加え、客観的な記録が必要。

・運転日報上の記録は、対応を行った場所、予期し得ない事象に係る具体的事由、当該事象への対応を開始した時刻及び対応が終了した時刻や所要時間が確認出来るもの
・客観的な資料は、例えば、修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等、フェリー運航会社等のホームページに掲載されたフェリー欠航情報の写し、公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し（渋滞の日時・原因を特定できるもの）、気象庁のホームページ等に掲載された異常気象等に関する気象情報等の写しといったもの

【参考】改正前の改善基準告示(令和6年3月まで) 規定なし ※ 令和6年4月からの新設規定

例1 **運行中に災害や事故の発生に伴う道路封鎖。封鎖が解除されるまで3時間の対応時間を要した。**

拘束時間 18時間

	運転時間 3時間	運転の中断	運転時間7時間	運転の中断	運転時間 2時間	
			道路封鎖3時間			

拘束時間：18時間－3時間＝15時間（※3）
※3 3時間の対応時間を除くことにより、拘束時間の基準を満たします。

運転時間：（3時間＋7時間＋2時間）－3時間＝9時間（※4）
※4 3時間の対応時間を除くことにより、改善基準告示の適用となる運転時間は9時間となりますが、基準を満たすかどうかは前後の日の運転時間を含めて判断します。

連続運転時間：7時間－3時間＝4時間（※5）
※5 3時間の対応時間を除くことにより、連続運転時間の改善基準告示を満たします。

231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 13 2024/01/23 11:22

第7項 特例

改善基準告示には、以下の特例が設けられている。
なお、以下の特例の要件の一部は、局長通達（令和４年12月23日付け基発1223第３号）で示されている。

● 分割休息

業務の必要上、勤務終了後、継続９時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、当分の間、一定期間（１か月を限度とする。）における全勤務回数の２分の１を限度に、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る。

・この場合、分割された休息期間は、１回当たり継続４時間以上、合計11時間以上とする。
・２分割のみとし、３分割以上の分割は認められない。

● 2人乗務

【原則】
バス運転者が同時に１台の自動車に２人以上乗務する場合であって、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ときは、次のとおり、拘束時間を延長し、休息期間を短縮することができる。

・当該設備がバス運転者の専用の座席として、身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席が少なくとも一座席以上確保されている場合は、拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を５時間まで短縮することができる。

【例外】
次のいずれかの要件を満たす場合、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る。

・当該設備として車両内ベッドが設けられていること。
・バス運転者の休息のための措置として、【原則】の要件を満たす専用の座席を設けた上で、当該座席についてカーテン等により他の乗客からの視線を遮断する措置が講じられていること。

● 隔日勤務（始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務）

【原則】
業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、２暦日の拘束時間が21時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与える場合に限り、バス運転者を隔日勤務に就かせることができる。

【例外】
・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時間以上の仮眠を与える場合には、２週について３回を限度に、この２暦日の拘束時間を24時間まで延長することができる。
・２週における総拘束時間は126時間（21時間×６勤務）を超えることができない。

● フェリー

・バス運転者が勤務の中途においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として取り扱う。
・その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができる。ただし、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を下回ってはならない。なお、フェリーの乗船時間が９時間（※）を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される。

※ ２人乗務の場合には５時間（２人乗務の例外が適用されている場合には４時間）、隔日勤務の場合には20時間

改正前の改善基準告示　（令和6年3月まで）
以下の特例の要件は、局長通達（平成元年3月1日付け基発第92号）で示されている。

● 分割休息
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限り、当分の間、一定期間における全勤務回数の２分の１の回数を限度として、休息期間を分割して与えることができる。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時間以上の分割休息で合計10時間以上でなければならない。

● 2人乗務
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、1日の拘束時間を20時間まで延長可。休息期間は4時間まで短縮可。

● 隔日勤務
2暦日における拘束時間は21時間を超えないこと。事業場内仮眠施設また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を24時間まで延長可（2週間の総拘束時間は126時間まで）。勤務終了後に継続20時間以上の休息期間を与える。

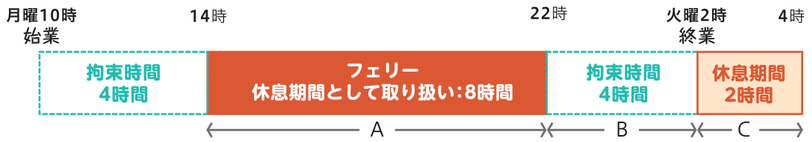
● フェリー乗船
勤務の中途においてフェリーに乗船する場合、乗船時間は原則として休息期間として取り扱い、休息期間8時間（2人乗務の場合は4時間、隔日勤務の場合は20時間）から減ずることができる。
ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の1/2を下回ってはならない。

例1　継続9時間の休息期間を与えることが困難なため、分割休息として次の対応をした。



3分割以上の分割休息は認められません。 ▶ 改善基準告示違反です。

例2　バス運転者の負荷軽減のため、フェリーを活用した。



休息期間9時間からフェリー乗船時間の8時間（A）を減ずることができますので、減算後の休息期間（C）は、1時間以上必要です。
また、Cは、フェリー下船時刻から勤務終了までの時間（B）の1/2を下回った時間になっていません。 ▶ 改善基準告示を満たしています。

231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 14 2024/01/23 11:22

第4章 学んだ成果を振り返ろう

「改善基準告示に関するQ＆A」を、厚生労働省「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」に掲載しています。確認してみましょう。

第1項 問題

問題 A 「1日の拘束時間」と「1日の休息期間」について、空欄を埋めましょう。

1か月の拘束時間は、［①］時間以内であり、これを延長する場合でも［②］時間が上限。1日の休息期間は、継続［③］時間以上与えるように努める。但し［④］時間を下回らない。

【回答】…詳細は本テキスト15頁に記載　①13　②15　③11　④9

問題 B 「連続運転時間」について、空欄を埋めましょう。

連続運転時間は、［①］時間以内。高速バス・貸切バスの高速道路の実車運行区間の連続運転時間は、［②］までとするよう努める。運転の中断は、1回連続［③］分以上、合計［④］分以上。一の連続運転時間当たり［⑤］分を上限として、軽微な移動に要した時間を連続運転時間から除くことができる。

【回答】…詳細は本テキスト19頁に記載　①4　②おおむね2時間　③10　④30　⑤30

問題 C 新規に設けられた予期し得ない事象への対応時間について、空欄を埋めましょう。

乗船予定のフェリーの欠航や災害や事故等の発生に伴う道路封鎖などの予期し得ない事象への対応時間は、［①］から除くことができる。ただし、除くためには［②］が必要である。

【回答】…詳細は本テキスト23頁に記載　①1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間
②運転日報上の記録及び客観的な記録

問題 D 改善基準告示の対象者について、誤っているものはどれでしょう？（複数選択可）

①旅館や幼稚園などにおいて、送迎を主たる業務とする運転者が乗務する自動車が、自家用（白ナンバー）のバスや乗用車であれば、改善基準告示の対象者ではない。

②乗合バスの運転業務が年間総労働時間の8割以上占めているものの、週に1日事務作業（運転業務以外）をしているので、改善基準告示の対象者ではない。

【回答】…詳細は本テキスト4頁に記載
①誤り…自家用バス・乗用車の運転者（労働者）は改善基準告示の対象者
②誤り…運転業務を主としている場合は改善基準告示の対象者

問題 E 労使協定を締結していない場合、1か月の拘束時間は、281時間以内です。それでは1年間の全ての月の「1か月の拘束時間」を281時間にすれば、改善基準告示を満たしていますか？

【回答】…詳細は本テキスト13頁に記載
改善基準告示違反です。
「1か月の拘束時間」は281時間以内と定められていますが「1年の拘束時間」は3300時間以内となっています。
281時間/月×12か月＝3372時間となり、改善基準告示違反です。

問題 F 月曜勤務の総運転時間が9時間、火曜勤務の総運転時間が10時間、水曜勤務の総運転時間が8時間の場合、改善基準告示を満たしていますか？



【回答】…詳細は本テキスト17頁に記載
改善基準告示違反とはなりません。ただし、特定の日を起算日として区切った2日間の平均が9時間を超えないことが望ましいです。
月曜と火曜の平均は、(9+10)÷2＝9.5時間。
火曜と水曜の平均は、(10+8)÷2＝9時間。片方が9時間を超えていません。

231213_bus_gakusyuu_ol.pdf 15 2024/01/23 11:22

令和6年4月
改正版

改善基準告示のポイント

1か月(1年)、4週平均1週(52週)の拘束時間	**①②のいずれかを選択** **①1か月(1年)の基準** **1年：3,300時間以内** **1か月：281時間以内** 【例外(貸切バス等乗務者(※1)の場合)】労使協定により、次のとおり延長可 1年：3,400時間以内 1か月：294時間以内(年6か月まで) 281時間超は連続4か月まで ※1：貸切バス乗務者、乗合バス乗務者(一時的需要に応じて運行されるもの)、高速バス乗務者等 **②4週平均1週(52週)の基準** **52週： 3,300時間以内** **4週平均1週： 65時間以内** 【例外(貸切バス等乗務者(※1)の場合)】労使協定により、次のとおり延長可 52週：3,400時間以内 4週平均1週：68時間以内(52週のうち24週まで) 65時間超は連続16週まで
1日の拘束時間	**13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)**
1日の休息期間	**継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない**
運転時間	**2日平均1日：9時間以内　　4週平均1週：40時間以内** 【例外(貸切バス等乗務者(※1)の場合)】労使協定により、4週平均1週44時間まで延長可(52週のうち16週まで)
連続運転時間	**4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上)** 高速バス・貸切バスの高速道路の実車運行区間の連続運転時間は、おおむね2時間までとするよう努める 【例外】緊急通行車両の通行等に伴う軽微な移動の時間を、30分まで連続運転時間から除くことができる
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる(※2、3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える ※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のＨＰ情報等)が必要。
特例	**分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合)** ・分割休息は1回4時間以上　　・休息期間の合計は11時間以上 ・2分割のみ(3分割以上は不可)　　・一定期間(1か月)における全勤務回数の2分の1が限度 **2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合)** ※4の要件を満たす場合、拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可 ※4：身体を伸ばして休息できるリクライニング方式のバス運転者の専用座席が1席以上あること 【例外】①②のいずれかの場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 ① 車両内ベッドが設けられている場合 ② ※4を満たし、カーテン等で他の乗客からの視線を遮断する措置を講じている場合 **隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)** 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間に4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない **フェリー** ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、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を下回ってはならない) ・フェリー乗船時間が9時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない

(注1)改善基準告示とは、「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)をいう。
(注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもの。令和6年4月1日から適用される。

240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 1 2024/01/31 14:15

contents
目 次

はじめに …… 01

第1章：学習をする前に

第1項　時間外労働の上限規制とは？ …… 02
第2項　なぜ、改善基準告示が必要なのか？ …… 03
第3項　改善基準告示の対象者を知ろう …… 04
第4項　改善基準告示の「骨格」を知ろう …… 05
コラム　なぜ、改善基準告示を改正する必要があったの？ …… 06

第2章：仕事に係る時間の基礎知識を身につけよう

第1項　仕事に係る時間の全体像を知る …… 08
第2項　拘束時間とは？ …… 09
第3項　休息期間とは？ …… 12

第3章：改善基準告示で定められている内容を学ぼう

第1項　事業場の実態に応じて選択する拘束時間 …… 13
①1か月及び1年の拘束時間　②4週平均1週及び52週の拘束時間
第2項　・「1日」の拘束時間と「1日」の休息期間 …… 15
・1週間における「1日」の拘束時間延長の回数
第3項　運転時間の限度 …… 17
第4項　連続運転時間 …… 19
第5項　時間外労働と休日労働の限度（含：休日の取扱い） …… 21
第6項　予期し得ない事象 …… 23
第7項　特例 …… 24

第4章：学んだ成果を振り返ろう

第1項　問題 …… 26

注：28頁に「令和6年4月改正版 改善基準告示のポイント」として、上記各項の一覧表を掲載しています。

はじめに

改善基準告示とは、いったい何なのでしょうか？

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）」という名称で、長時間労働の実態にあるバスなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、労働基準法に基づく労働時間規制とは別に、その業務の特性を踏まえて拘束時間 、休息期間、運転時間等の基準を定めたものです。自動車運転者の長時間労働の改善は、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要です。

この基準を守るためには、運行管理者とバス運転者が、改善基準告示の重要性と内容を理解する必要があります。

そこでこのテキストは、運行管理者、またバス運転者の皆さまに、ぜひとも学んでいただきたい改善基準告示に定められている項目を、わかりやすく説明しています。

このテキストでの学びを通じ、いま以上に労働条件向上の取組みが活性化することで、バス業の発展に繋がる一助となれば幸いです。

令和6年4月から、
- 自動車運転の業務に対する時間外労働の上限規制（年960時間）
- 改正後の改善基準告示

が適用されます。

このテキストは、令和５年度に作成していますが、「令和６年４月から適用される見直し後の改善基準告示」を前提として作成しています。



240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 2 2024/01/31 14:15

第1章 学習をする前に

第1項 時間外労働の上限規制とは？

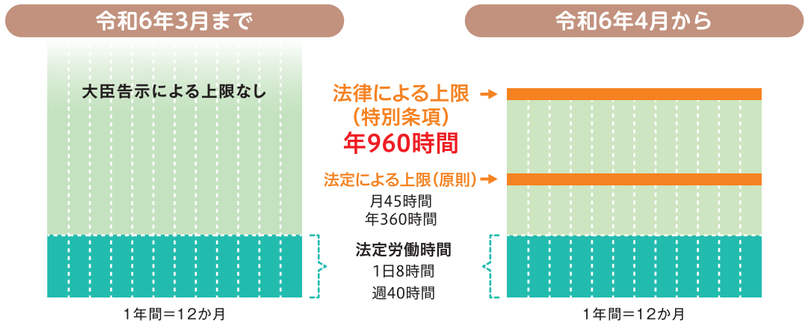
乗合バスや貸切バス等のバス輸送は、我々の生活を支えるために必要不可欠な公共交通です。
しかし、これらのサービスの提供に当たっては、一時的な需要の増加や発注者との関係などによって、厳しいダイヤや運行スケジュールが組まれることもあり、時として長時間の運転が必要であったりすることから、長時間労働になりやすい仕事でもあります。

バス運転者の長時間労働は、疲労の蓄積により健康を損なうだけでなく、またそのことを起因とした交通事故や予期せぬ災害に発展することなどから、未然に防ぐ必要があります。

そのため、令和6年４月からバス運転者にも、時間外労働の上限を定めた労働基準法上の規制（時間外労働の上限規制）が適用されます。

【 時間外労働の上限規制の概要 】

- 自動車運転者の時間外労働の上限は、原則として月45時間・年360時間となります。
- 臨時的な特別な事情があって労使が合意する場合でも、**時間外労働の上限は年960時間**となります。



長時間労働の是正は、働く人の健康確保や、ワーク・ライフ・バランスの改善にとって大変重要です。このため、自動車運転の業務等を除く一般の労働者に対しては、時間外労働の上限規制が、平成３１年（中小企業は令和２年）から、既に適用されています。
自動車運転の業務等については、長時間労働の実態にあったこと等を踏まえ、その適用が５年間猶予されていましたが、令和６年４月から適用されることになります。これを着実に遵守していくことが求められます。

第2項 なぜ、改善基準告示が必要なのか？

持続的な企業経営は利潤追求だけで実現するものではなく、お客様視点に立ちつつ、社会的責任を果たすことも、大切な取組のひとつです。
そのような中、運行管理者が、改善基準告示を守らなければどうなるでしょうか？

過労運転による事故が多発し、お客様からの信頼を失うことで、結果、企業活動そのものを持続することができなくなるかもしれません。
またバス運転者の皆さんにとっては、自身の命や安全だけでなく、お客様の命や安全を守ることができなくなるかもしれません。

そこで、前頁で記載した時間外労働の上限規制のほかに、拘束時間、休息期間、運転時間などをきめ細かく定めた改善基準告示があります。

バス運転者の安全と安心、お客様の命と交通の安全等を守るためにも、改善基準告示は、必ず守る必要があります。

改善基準告示は、旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（平成13年 国土交通省告示 第1675号）としても、引用されています。
違反の実態に応じ、自動車の使用停止等の行政処分がなされることになります。



240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 3 2024/01/31 14:15

第3項 改善基準告示の対象者を知ろう

改善基準告示の対象となる者

改善基準告示の対象者は、労働基準法の労働者（※1）のうち、四輪以上の自動車の運転業務に主として従事している者です。

※1　職業の種類を問わず事業または事務所に使用される者で賃金を支払われる者。

【ポイント】自家用自動車(白ナンバー)の運転者も対象

改善基準告示が適用されるバス運転者は、旅客自動車運送業（他人の需要に応じ、有償で自動車を使用して旅客を輸送する事業）に従事するバス運転者に限らず、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であって、主として人を輸送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者を含みます。
すなわち、労働基準法上の労働者に該当する場合には、営業用だけではなく自家用バス・自家用普通乗用車（白ナンバー）（※2）で人を輸送する運転者にも、バス運転者に関する改善基準告示が適用されます。

※2：旅館等の宿泊業におけるフロント・客室係の労働者であっても、その者が主として旅館の宿泊客の輸送業務を担当されている場合、バス運転者に関する改善基準告示が適用されます。

なお、「自動車運転の業務に**主として**従事する」とは、個別の事案の実態に応じて判断されますが、物品または人を運搬するために自動車を運転する時間が、現に労働時間の半分を超えており、かつ、当該業務に従事する時間が年間総労働時間の半分を超えることが見込まれる場合を指します。

改善基準告示の対象とならない者

災害対策基本法等に基づく緊急輸送の業務や人命又は公益の保護のために物資等を運搬する業務には、改善基準告示は適用されません。

注：悪天候や人身事故により列車の運休や遅延が発生した場合に、鉄道会社の要請を受けて行う、路線バス等の振替輸送の運転業務など、「法令の規定または国もしくは地方公共団体の要請等に基づき行われる業務」に該当しない場合には、改善基準告示が適用されます。

第4項 改善基準告示の「骨格」を知ろう

【事業場での労務の管理の実態に応じた基準】

バス運転者に関する改善基準告示で定められている基準において、拘束時間の基準は、事業場での労務管理の実態に応じて、「①1か月及び1年の基準」、「②4週平均1週及び５２週の基準」のいずれかを選択するものとなっています。

拘束時間の基準

①1か月及び1年の基準	以下の双方を守る必要があります。 ・「1年」の拘束時間の合計 ・「1か月」の拘束時間の合計
②4週平均1週及び52週の基準	以下の双方を守る必要があります。 ・「52週」の拘束時間の合計 ・「４週を平均した1週間当たり」の拘束時間

【拘束時間等の例外】

営業形態・営業所の実態・自動車運転者の乗務する運行形態に応じて、拘束時間や運転時間等の例外が設けられています。

・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
・乗合バスに乗務する者
（一時的な需要に応じて追加的に自動車の運行を行う営業所において運転の業務に従事する者に限る）
・高速バスに乗務する者
（起点から終点までのキロ程がおおむね100kmを超える運行系統を運行するバスであって、高速道路等の利用区間のキロ程が50 km以上であり、かつ当該キロ程が起点から終点までの4分の1以上のもの）
・貸切バスに乗務する者

以降「貸切バス等乗務者」と表記

については、労使協定による例外規定が設けられています。

（労使協定で定める事項）
・協定の対象者　　・１年について各月及び年間合計の拘束時間（※）
・協定の有効期間　・協定変更の手続等

※４週平均１週及び52週の基準を選択している場合、「52週について各４週平均１週の拘束時間（４週合計の拘束時間）及び52週合計の拘束時間」。

「１か月」とは？
原則として暦月をいいます。
ただし、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合は、当該特定日から起算した１か月でも差し支えありません。

240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 4 2024/01/31 14:15

コラム なぜ、改善基準告示を改正する必要があったの？

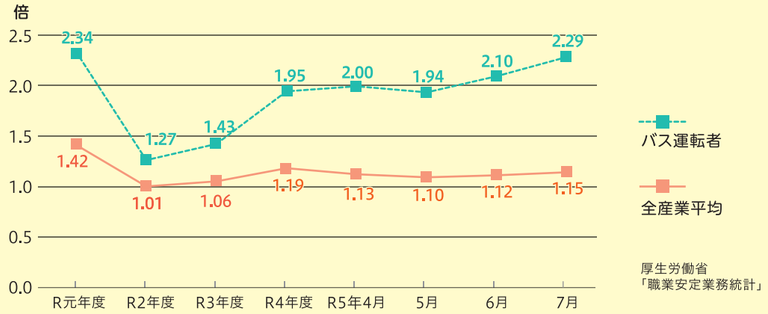
自動車運転者がより負担の少ない働き方ができるよう、改善基準告示は過去も見直しがされています。言い換えれば、それぞれの時代の労働条件や労働環境を見据えた最適な基準となるように内容が育まれてきているのです。

今回の改正は令和６年４月からバス運転者の業務にも時間外労働の上限規制が適用されること、働き方改革関連法の国会附帯決議においても過労死等の防止の観点から見直しが求められたことを踏まえ、見直されたものです。



【バス運転者の不足】

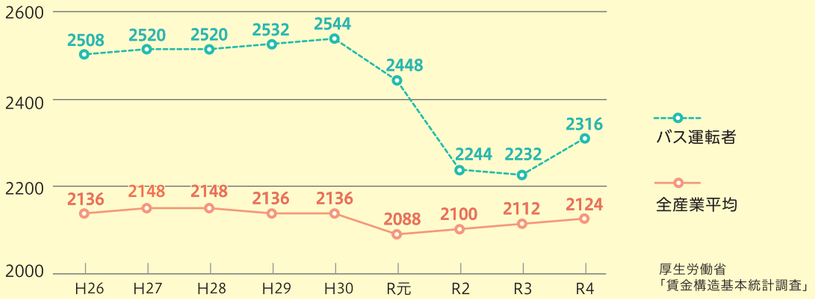
バス運転者の有効求人倍率は、下のグラフのとおり、全産業平均と比較して人手不足が進んでいる状況にあります。



厚生労働省
「職業安定業務統計」

【バス運転者の年間労働時間】

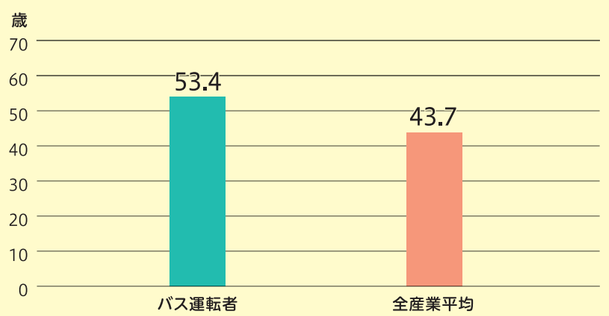
バス運転者の年間労働時間は、下のグラフのとおり、全産業平均と比較して非常に厳しい状況にあります。但し、R2、R3年の労働時間は、コロナ禍によって大きく減少した結果、全産業平均に近づいています。



厚生労働省
「賃金構造基本統計調査」

【バス運転者の平均年齢】

バス運転者の平均年齢は、下のグラフのとおり、全産業平均と比較して高齢化が進んでいる状況にあります。



厚生労働省
「令和３年
賃金構造基本統計調査」

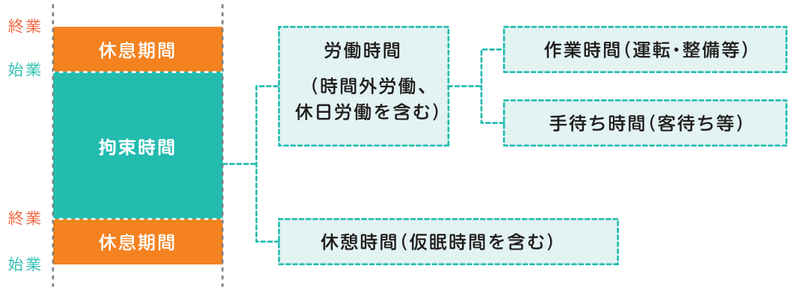
240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 5 2024/01/31 14:15

第2章 仕事に係る時間の基礎知識を身につけよう

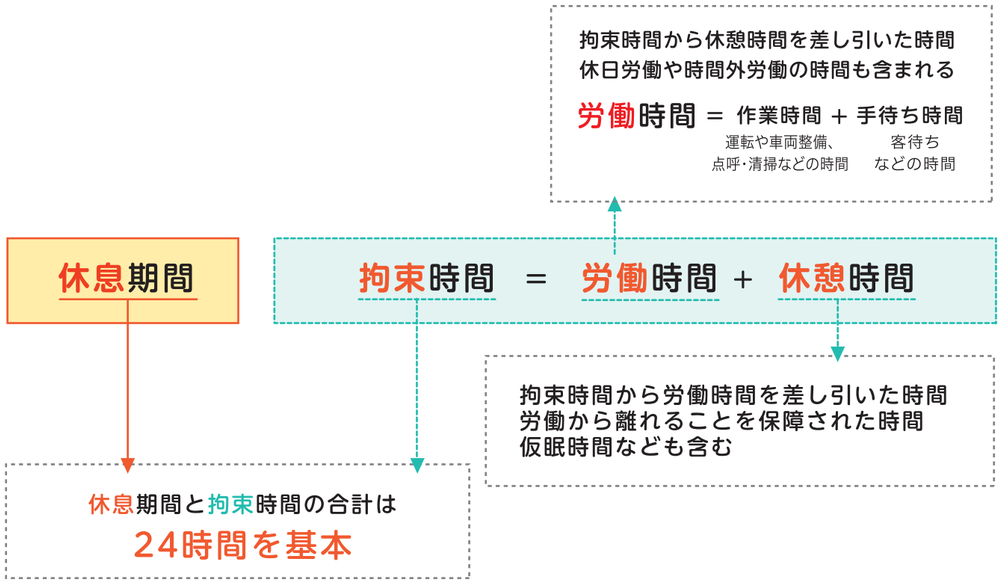
第1項 仕事に係る時間の全体像を知る

バス運転者は運転だけでなく、出庫前の車両点検整備や客待ちなど、様々な業務をしています。

これらの業務を時間の観点から体系的に整理をしたものが、下の図です。



詳細は次項以降で説明をしますが、それぞれの時間の関係は次のとおりです。



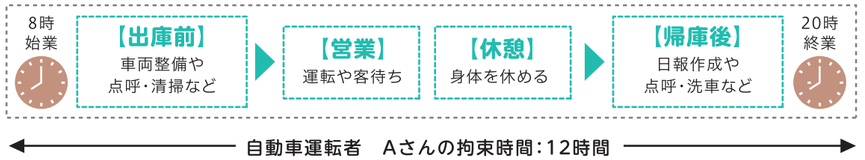
それでは、それぞれがどのような時間なのかを次項以降で確認しましょう。

第2項 拘束時間とは？

拘束時間の定義

拘束時間とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間です。つまり、始業時刻から終業時刻までの時間です。

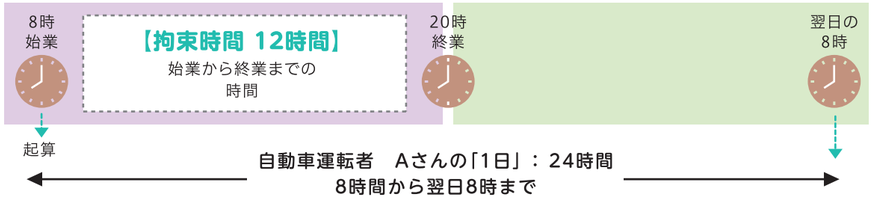
【自動車運転者　Aさんの例】

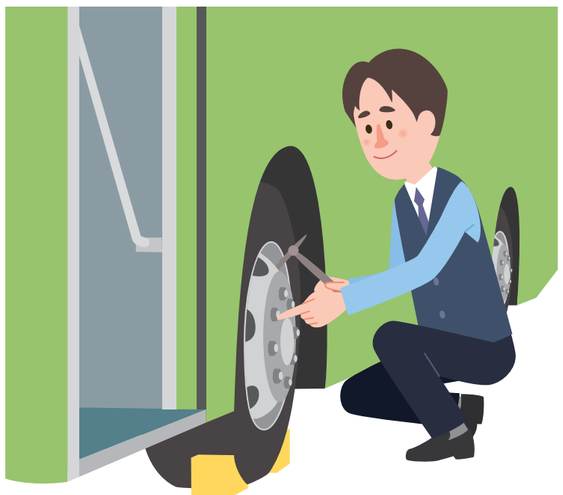


「1日」の拘束時間

改善基準告示では暦日ではなく、「始業時刻から起算した24時間」が1日です。

【自動車運転者　Aさんの例】





240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 6 2024/01/31 14:15

「1か月及び1年」、「4週平均1週及び52週」の拘束時間

【「1か月及び1年」とは?】

【1か月の考え方】

特定の日を「起算日」とした1か月間で、原則として暦月をいいます。
ただし、就業規則、労使協定等において特定日を起算日と定めている場合は、当該特定日から起算した1か月間でも差し支えありません。

起算日を「6日」としている場合の例：青色の部分が「1か月」

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

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

【1年の考え方】

特定の日を「起算日」とした1年間です。

【「4週平均1週及び52週」とは?】

【4週平均1週の考え方】

特定の日を「起算日」として4週間ごとに区切り、(区切ったそれぞれの期間を「スパン」という)、そのスパン毎に平均を計算します。

起算日を「6日」としている場合の例

日	月	火	水	木	金	土
				起算日		1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

第1 4週

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3次の4週	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	1次の4週	

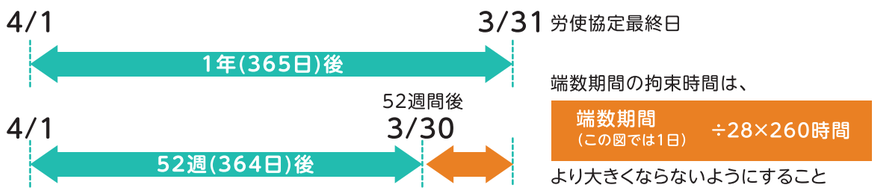
第2 4週

日	月	火	水	木	金	土
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

第3 4週

【52週の考え方】

特定の日を「起算日」として、52週と区切ったものです。
なお、「起算日」は労使協定により定めることになりますが、年毎の労使協定の始期を同一日に定めた場合、「52週」の区切りとずれが生じます。その場合、生じた1スパン未満の期間の総拘束時間は、下図に示す通り按分比例によって清算を行います。



端数期間の拘束時間は、

端数期間（この図では1日） ÷28×260時間

より大きくならないようにすること

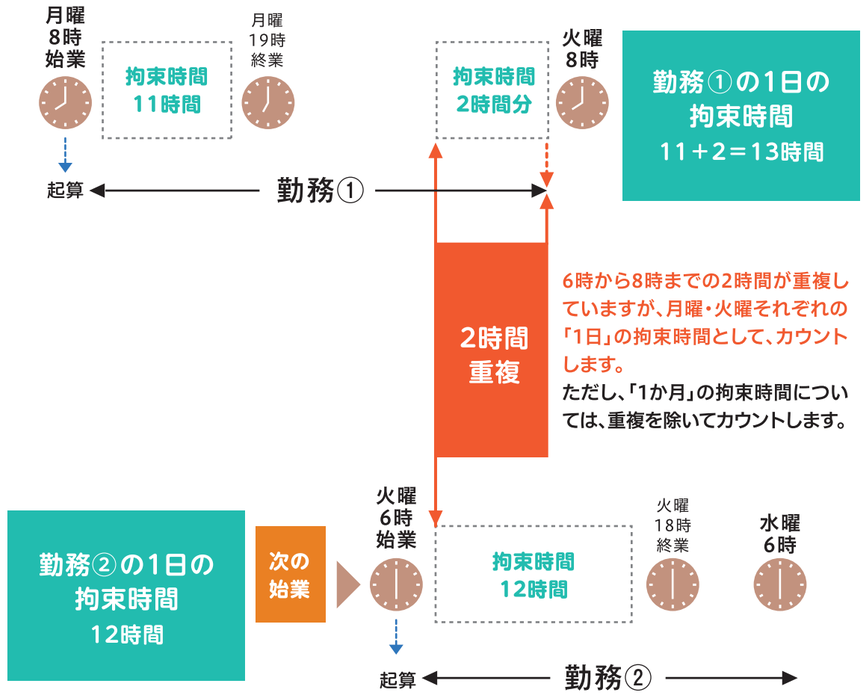
1日と1か月の拘束時間を管理する留意点

拘束時間は、始業時刻から終業時刻までの時間ですが、前回の始業時刻から数えて24時間以内に次の始業が始まる場合は、1日の拘束時間はどのように考えれば良いのでしょうか？

下図のように、Aさんが月曜8時に始業した場合、改善基準告示で定められている1日は、月曜8時から火曜8時までの24時間（図の勤務①部分）です。
次の始業が火曜6時から始まるため、勤務①の拘束時間は11時間＋2時間＝13時間となります。勤務②の1日は、火曜6時から水曜6時までの24時間（図の勤務②部分）で拘束時間は12時間となり、下図に示すとおり、火曜6時から火曜8時までの2時間が重複します。このような場合、重複した2時間は、月曜と火曜双方の拘束時間の双方に計上することとなります。1日の拘束時間を管理する際の重要なポイントとなりますので、覚えておきましょう。

一方、1か月の拘束時間を計算する際には、「勤務①の拘束時間：13時間」＋「勤務②の拘束時間：12時間」の合計から、重複している拘束時間の2時間を除いた「23時間」となります。

【自動車運転者　Aさんの例】



第❷章：第2項 拘束時間とは？

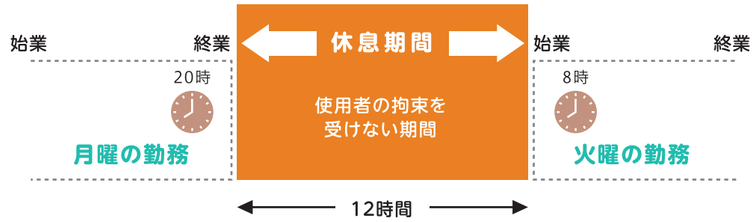
240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 7 2024/01/31 14:15

第3項 休息期間とは？

休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間、つまり、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、その処分が労働者の全く自由な判断に委ねられる時間をいいます。休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なるものです。

安全・安心な運行を続けるためになくてはならない大切な時間です。

【自動車運転者　Aさんの例】

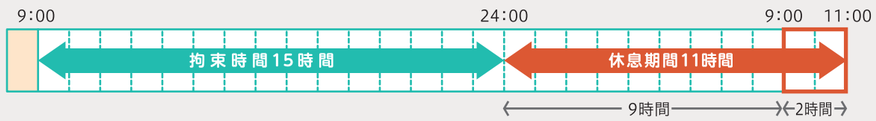


Q&A 休息期間の与え方について

Q　1日の拘束時間が 15 時間の場合、休息期間について9時間を超えて与えることは可能ですか。1日の始業時刻から起算して 24 時間以内に休息期間の終点が到来する必要があるのでしょうか。

A　休息期間について、始業時刻から起算して 24 時間以内に終了するよう与える必要はありません。

例えば、9時始業の場合、拘束時間の上限は 15 時間なので、24 時までに終業する必要がありますが、その後の休息期間は「継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし9時間を下回らない」時間であればよく、9時間を超えて休息期間を与えたことによって、1日の始業時刻から起算して 24 時間以内に 11 時間の休息期間を収める必要はありません。



ただし、1日の始業時刻から起算して24時間以内に、1日の拘束時間が上限を超えていないこと、および1日の休息期間が下限を下回っていないことを確認することが必要です。

第3章 改善基準告示で定められている内容を学ぼう

第1項 事業場の実態に応じて選択する拘束時間
①1か月及び1年の拘束時間　②4週平均1週及び52週の拘束時間

①1か月及び1年の拘束時間

1年の拘束時間	3,300時間以内
1か月の拘束時間	281時間以内

【例外】貸切バス等乗務者（5頁参照）は、労使協定により、次のとおり延長可
- 1年の拘束時間／3,400時間以内
- 281時間超は連続4か月まで
- 1か月の拘束時間／294時間以内（1年のうち6か月まで）
  ただし、延長は次の要件を満たしている必要があります

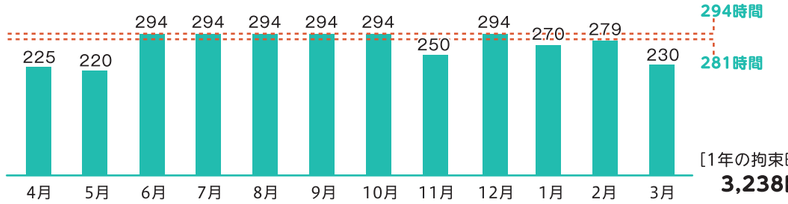
【参考】改正前の改善基準告示(令和6年3月まで)
- 1年の拘束時間　：3,380時間（年換算）
  労使協定による最大：3,484時間
- 1か月の拘束時間　：281時間（月換算）
  労使協定による最大：309時間

例1　労使協定を締結しておらず、1年の実績が下図のとおり。



1か月の拘束時間は、すべて281時間以内で改善基守準告示を満たしています。
ただし、1年の拘束時間は、281時間×12か月＝3,372時間となり3,300時間を超えています。
▶ 改善基準告示違反です。

例2　貸切バス等乗務者について労使協定を締結しており、1年の実績が下図のとおり。



1か月の拘束時間が281時間を超える月は、6月・7月・8月・9月・10月・12月の6か月であり、6か月以内におさまっています。
また1年の拘束時間は3,238時間であり、3,400時間以内におさまっています。
しかし、6月・7月・8月・9月・10月の5か月が連続して294時間となっています。
1か月の拘束時間が281時間を超えられるのは連続4か月までのため、
▶ 改善基準告示違反です。

240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 8 2024/01/31 14:15

②4週平均1週及び52週の拘束時間

52週の拘束時間	3,300時間以内
4週平均1週の拘束時間	65時間以内

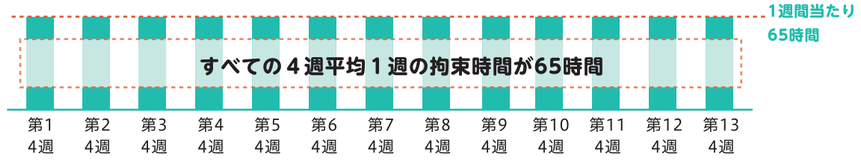
【例外】労使協定により、次のとおり延長可

- 52週の拘束時間／3,400時間以内
- 65時間超は連続16週まで
- 4週平均1週の拘束時間／68時間以内（52週のうち24週まで）
  ただし、延長は次の要件を満たしている必要があります

【参考】改正前の改善基準告示(令和6年3月まで)

- 1年の拘束時間　　：3,380時間（年換算）
  労使協定による最大　：3,484時間
- 4週平均1週の拘束時間：65時間
  労使協定による最大　：71.5時間

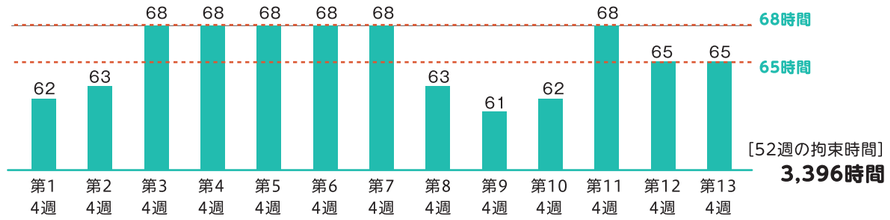
例1 労使協定を締結しておらず、52週の実績が下図のとおり。



4週平均1週の拘束時間は、すべて65時間以内で改善基準告示は守られています。
ただし、1年の拘束時間は、65時間×4週× 13回＝3,380時間となり3,300時間を超えています。

▶ 改善基準告示違反です。

例2 労使協定を締結しており、52週の実績が下図のとおり。



［52週の拘束時間］
3,396時間

４週平均１週の拘束時間が６８時間となっている週は、第３・第４・第５・第６・第７・第１１の各４週であり、計２４週以内におさまっています。
また1年の拘束時間は3,396時間であり、3,400時間以内におさまっています。
しかし、第３・第４・第５・第６・第７の20週が連続して4週平均１週の拘束時間が68時間となっています。４週平均１週の拘束時間が65時間を超えられるのは連続16週までのため、

▶ 改善基準告示違反です。

第2項 ・「1日」の拘束時間と「1日」の休息期間 ・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	13時間以内、上限15時間
1週間における1日の拘束時間延長の回数	14時間超は週3回までが目安
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし継続9時間を下回らない

【参考】改正前の改善基準告示（令和6年3月まで）

- 1年の拘束時間：13時間以内
  （上限16時間、15時間超は週2回まで）
- 1日の休息期間：継続8時間以上

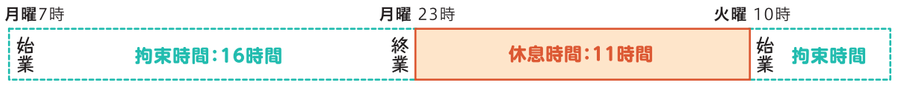
1日の拘束時間延長の回数について、14時間を超えられるのは週３回までを目安としています。
したがって、片道の拘束時間が14時間を超える長距離運行を行う高速バスの往復運送は、往路と復路それぞれが14時間を超えてしまう場合が多いことから、その場合は1週間につきその１往復以外に拘束時間が14時間超となる往復運送をすることはできません。
また拘束時間が14 時間を超える回数をできるだけ少なくし、さらにその日が連続しないよう努めることも大切です。

自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものと定められています。
特に高速バス、貸切バスにおいて宿泊を伴う長距離運行を行う場合、運行の目的地において休息期間を過ごすこともあり、自動車運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点からも大切な基準です。

240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 9 2024/01/31 14:15

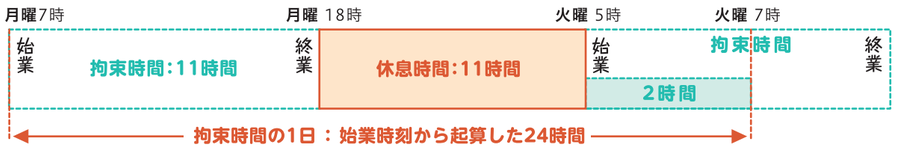
1日の拘束時間と休息期間について、例で見ながら、確認をしましょう。

例1 月曜7時に始業し、月曜23時に終業。次の勤務が火曜10時に始業。



拘束時間が1日の上限の15時間を超えています。 ▶ 改善基準告示違反です。

例2 月曜7時に始業し、月曜18時に終業。次の勤務が火曜5時に始業。



休息期間は11時間です。拘束時間は、月曜の11時間と火曜の2時間分を合計した13時間※です。

※ 拘束時間算出は、第2章-第2項「1日と1か月の拘束時間を管理する留意点」を参照。

▶ 改善基準告示を満たしています。

例3 1週間の実施が下図のとおり。



1日の拘束時間が14時間を超えている勤務はありません。
また休息期間は、9時間を下回っていません。

▶ 改善基準告示を満たしています。

※ただし、運転者の疲労回復の観点から休息期間を11時間以上与える努力は必要です。

第3項 運転時間の限度

- **2日(※1)を平均した1日当たりの運転時間** 9時間以内
- **4週間(※2)を平均した1週間当たりの総運転時間** 40時間以内

※1 始業時刻から起算して48時間
※2 特定の日を起算日として4週間

【例外】貸切バス等乗務者は、労使協定により、次のとおり延長可
- 4週平均1週の運転時間を44時間以内（52週のうち16週まで）ただし、52週の総運転時間は2,080時間まで

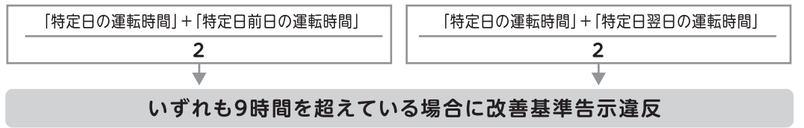
【参考】改正前の改善基準告示（令和6年3月まで）
- 2日を平均した1日当たりの運転時間 ：9時間以内
- 4週間を平均した1週間当たりの総運転時間：40時間以内
  労使協定※1による最大：44時間以内

※1「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特定運転者（高速バスの運転者）」
※2「2日」、「4週間」の定義は改正後に同じ

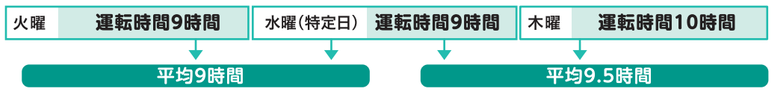
● 2日を平均した1日当たりの運転時間

下図に示すとおり、特定日を起点として「特定日と特定日前日（＝特定日の前日の始業時刻から起算して48時間）の運転時間の平均」と「特定日と特定日翌日（＝特定日の始業時刻から起算して48時間）の運転時間の平均」を算出し、いずれも9時間を超えている場合に初めて改善基準告示違反となります。

どちらか一方のみが9時間を超えている場合は、改善基準告示違反になりません。

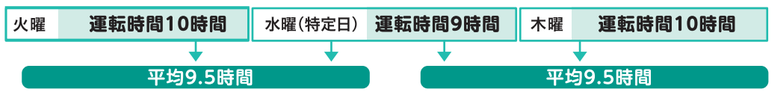


例1 火曜の運転時間が9時間。水曜(特定日)は9時間、木曜は10時間。



火曜と水曜の平均は9時間を超えていませんので、改善基準告示違反にはなりません。 ▶ ただし、特定の日を起算日として区切った2日間の平均が9時間を超えないことが望ましいです。

例2 火曜の運転時間が10時間。水曜(特定日)は9時間、木曜は10時間。



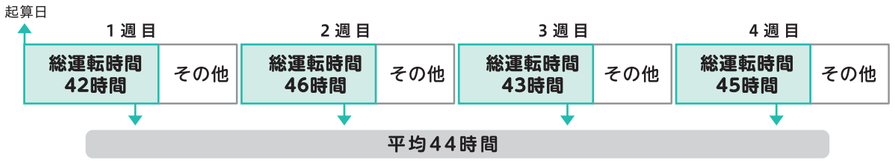
火曜と水曜の平均と、水曜と木曜の平均のいずれも9時間を超えています。 ▶ 改善基準告示違反です。

240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 10 2024/01/31 14:15

● 4週間を平均した1週間当たりの総運転時間（貸切バスで労使協定を締結している場合）

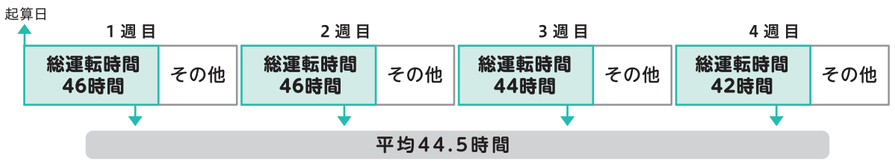
特定の日を起算日として4週間ごとに区切り、その4週間ごとに平均を計算します。

例1 総運転時間が、1週目42時間、2週目46時間、3週目43時間、4週目45時間。



平均は44時間です。 ▶ 改善基準告示を満たしています。（労使協定による例外の場合）。

例2 総運転時間が、1週目46時間、2週目46時間、3週目44時間、4週目42時間。



平均は44.5時間で、44時間を超えています。 ▶ 改善基準告示違反です。



第4項 連続運転時間

● 連続運転時間　4時間以内

運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、30分以上の運転の中断が必要
運転の中断は1回連続10分以上とした上で分割することもできる
高速バス運転者及び貸切バス運転者が高速道路等（実車運行区間（旅客の乗車の有無にかかわらず、旅客の乗車が可能として設定した区間）に限る。）を運行する場合は、一の連続運転時間についての高速道路等における連続運転時間はおおむね2時間までとするよう努める必要がある

【例外】軽微な移動（※1）を行う必要が生じた場合、当該必要が生じたことに関する記録（※2）がある限り当該軽微な移動のために生じた時間を一の連続運転当たり30分を上限として、連続運転時間から除くことができる

※1 「軽微な移動」とは、消防車、救急車等の緊急通行車両の通行に伴い、又は他の車両の通行の妨げを回避するため、駐車又は停車した自動車を予定された位置から移動させることをいいます

※2 「軽微な移動を行う必要が生じたことに関する記録」とは？
次の①～③等の軽微な移動の事実を、運転日報上の記録等により確認できる場合が該当します
① 移動前後の場所　② 移動が必要となった理由　③ 移動に要したおおむねの時間数

【参考】改正前の改善基準告示（令和6年3月まで）
- 連続運転時間：4時間以内
  運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上

例1 一般道路での4時間の連続運転後、30分の運転の中断。

連続運転時間：4時間	運転の中断：30分

連続運転後に30分間の運転の中断をしています。 ▶ 改善基準告示を満たしています。

「1回連続10分以上、合計30分以上」の運転の中断には、1回連続30分以上の運転の中断も、当然含まれます。

240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 11 2024/01/31 14:15

例2 **連続運転後に運転を中断。**

連続運転時間：1時間20分	10分	連続運転時間：1時間20分	10分	連続運転時間：1時間20分	10分
	運転の中断		運転の中断		運転の中断

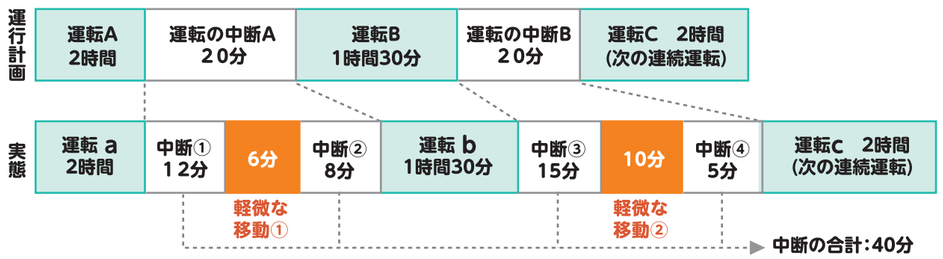
連続運転時間は合計で4時間です。運転の中断も連続10分以上です。 ▶ **改善基準告示を満たしています。**

例3 **連続運転後に運転を中断。**

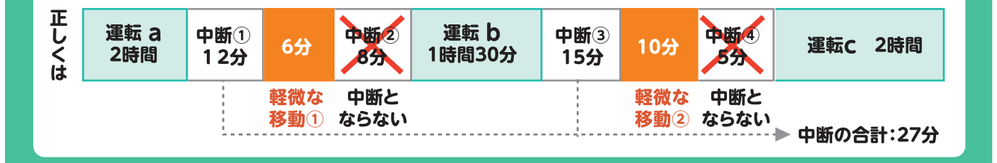
連続運転時間：1時間25分	5分	連続運転時間：1時間25分	5分	連続運転時間：1時間10分	20分
	運転の中断		運転の中断		運転の中断

１回が連続５分の運転の中断は、１回が連続10分以上の基準を満たさないので、 ▶ **改善基準告示違反です。**

例4 **下図のとおりの運行計画であったところ、軽微な移動が生じ、運転の中断が分割されたが、運転の中断を合計40分となるよう与えたのちに、次の連続運転を開始。**
（軽微な移動を行う必要が生じたことに関する記録がある場合）



- 上図の例では、
  - ・運行計画上は、
    運転Ａ（２時間）→運転の中断Ａ（20分）→運転Ｂ（１時間30分）→　運転の中断Ｂ（20分）→運転Ｃ（次の連続運転時間）であるところ、
  - ・実際には、軽微な移動①②をせざるを得ず、中断も分割されたケースを想定しています。
- 軽微な移動①②については、連続運転時間から除かれます。
- 中断①③については中断時間（連続運転時間規制における中断時間）となりますが、中断②④については下限10分を下回っているため中断時間とはなりません。
- このケースでは、中断①③だけでは30分に満たないため、運転aから始まる連続運転時間が継続していることになります。従って、中断②若しくは中断④を10分以上とするか、又は運転ｃが30分継続する前若しくは経過直後に、10分以上の中断をする必要があります。



▶よって、改善基準告示違反です。

第5項 時間外労働と休日労働の限度(含：休日の取扱い)

- **休日の取扱い**　休息期間 ＋24時間の連続した時間
  - ▶９時間＋24時間＝33時間
    いかなる場合であっても、その時間が30時間を下回ってはならない
  - ▶2日続けて休日を与える場合は、2回目の休日も24時間以上
- **休日労働の回数**　2週間に1回が限度

時間外労働及び休日労働の限度　～労働基準法第36条、第140条/改善基準告示第1条第3項、第５条第５項～

法定労働時間を超えて時間外労働をさせる場合や法定休日に労働させる場合は、労働基準法第36条に基づく労使協定（36（サブロク）協定）を締結し、労働基準監督署長に届け出なければなりません。

36協定で定める時間外労働の限度時間は、１か月45時間及び１年360時間です。臨時的にこれを超えて労働させる必要がある場合であっても、自動車運転の業務については、１年960時間以内としなければなりません（令和６年４月１日から）。

また、自動車運転の業務については、時間外労働及び休日労働によって、改善基準告示の１日の最大拘束時間、１か月の拘束時間、１年の拘束時間を超えてはなりません。

【参考】改正前の改善基準告示（令和6年3月まで）

- 休日の取扱い：休息期間＋24時間の連続した時間
  - ▶8時間＋24時間＝32時間
    いかなる場合であっても、その時間が30時間を下回ってはならない
  - ▶2日続けて休日を与える場合は、2回目の休日も24時間以上
- 休日労働の回数：2週間に1回が限度

【休日労働とは?】

自社で設定している「法定休日」に労働することをさします。
労働基準法では、週1日以上または4週間のうち4回以上休日を与えなければならないとされており、その休日を法定休日と言います。

【休日は、いかなる場合であっても30時間を下回ってはいけません】

改善基準告示には、特例として定められている下記の基準があります。（詳細は、第7項 特例で説明）

［隔日勤務］ 20時間以上の休息期間を確保しなければならないと定められています。
この場合、「休息期間20時間＋24時間＝44時間」を休日として取り扱うことになります。

［分割休息］ 継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合、分割して休息期間を与えることができます。分割した場合の休息期間は1回4時間以上と定められていますが、「休息期間４時間＋24時間＝28時間」となり30時間を下回るので休日として取り扱われません。

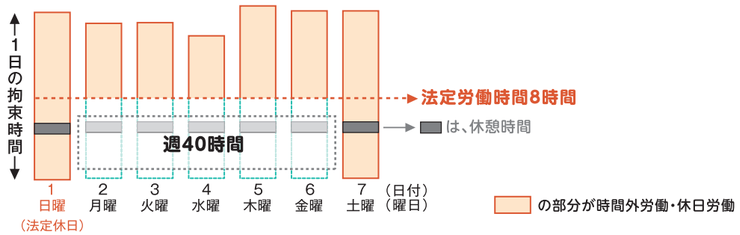
［2人乗務 ］ 身体を伸ばして休息できる設備があり一定の要件を満たす場合、休息期間を4時間まで短縮することができます。
短縮した場合「休息期間4時間＋24時間＝28時間」となり、30時間を下回るので休日として取り扱われません。

［フェリー］ フェリーに乗船している時間は、原則として休息期間として取り扱われます。
フェリー下船後の休息期間に24時間を足して30時間を下回る場合は、休日として取り扱われません。

【時間外労働時間と休日労働時間とは?】

労働基準法では、法定労働時間は週40時間（1日8時間、休憩時間は除く）が限度とされており、これを超える労働時間は、時間外労働の時間となります。

なお、時間外労働時間や休日労働時間は必要最小限にとどめられるべきであるとされており、36協定を締結する労使当事者は、このことに十分留意しなければなりません。



240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 12 2024/01/31 14:15

例1 **休日前の勤務は月曜23時に終業。休日に身体を休め、水曜6時に始業。**



月曜終業後の23時から休息期間が始まりますので、9時間後の火曜8時までが休息期間となります。
水曜の始業が6時ですから、休息期間終了後、24時間が確保できていません。 ▶ **休日として取り扱われません。**

例2 **休日前の勤務は月曜23時に終業。休日に身体を休め、水曜8時に始業。**



例1と異なり、火曜8時から24時間確保できています。 ▶ **休日として取り扱われます。**

例3 **拘束時間に関する労使協定は締結しておらず、毎週土曜・日曜が休日（法定休日は日曜）。36協定の範囲内での時間外労働と休日労働を含めた1か月の実績が下表のとおり。**

■ 拘束時間

日	月	火	水	木	金	土
1	2 12	3 12	4 10	5 10	6 12	7
8 10	9 10	10 12	11 10	12 10	13 12	14
15 8	16 10	17 12	18 10	19 12	20 13	21 8
22 13	23 11	24 10	25 12	26 10	27 10	28 8
29 13	30 10	31 12	1か月の合計拘束時間 **302時間**			

1日の拘束時間はすべて13時間以内ですが、
1か月の拘束時間が281時間を上回る302時間となっています。 ▶ **改善基準告示違反です。**
また、休日労働は2週間に1回が限度ですが、第2週から第4週まで休日労働しています。 ▶ **改善基準告示違反です。**

■ 拘束時間

日	月	火	水	木	金	土
1	2 12	3 12	4 10	5 10	6 12	7
8 10	9 10	10 12	11 10	12 10	13 12	14
15 ×	16 10	17 12	18 10	19 12	20 13	21 8
22 13	23 11	24 10	25 12	26 10	27 10	28 8
29 ×	30 10	31 12	1か月の合計拘束時間 **281時間**			

例えば、15日と29日の休日労働がなければ、休日労働は2週間に1回におさまり、
1か月の拘束時間も
302時間－（8時間＋13時間）＝281時間
となりますから、

▼

改善基準告示を満たしています。

第6項 予期し得ない事象

- 予期し得ない事象（※1）への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間から除くことができる（※2）。
- 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上を基本、継続9時間を下回らない）を与えることが必要。

※1 予期し得ない事象とは、次の事象を言う。

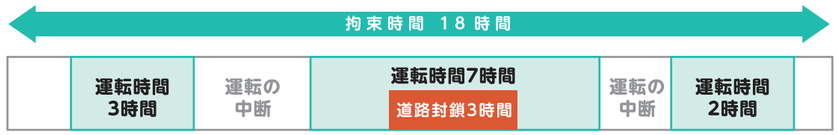
・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと
・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと
・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと
・異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと

※2 運転日報上の記録に加え、客観的な記録が必要。

・運転日報上の記録は、対応を行った場所、予期し得ない事象に係る具体的事由、当該事象への対応を開始した時刻及び対応が終了した時刻や所要時間が確認出来るもの
・客観的な資料は、例えば、修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等、フェリー運航会社等のホームページに掲載されたフェリー欠航情報の写し、公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し（渋滞の日時・原因を特定できるもの）、気象庁のホームページ等に掲載された異常気象等に関する気象情報等の写しといったもの

【参考】改正前の改善基準告示(令和6年3月まで) 規定なし ※ 令和6年4月からの新設規定

例1 **運行中に災害や事故の発生に伴う道路封鎖。封鎖が解除されるまで3時間の対応時間を要した。**



拘束時間 ：18時間－3時間＝15時間（※3）
※3 3時間の対応時間を除くことにより、拘束時間の基準を満たします。

運転時間 ：（3時間＋7時間＋2時間）－3時間＝9時間（※4）
※4 3時間の対応時間を除くことにより、改善基準告示の適用となる運転時間は9時間となりますが、基準を満たすかどうかは前後の日の運転時間を含めて判断します。

連続運転時間 ：7時間－3時間＝4時間（※5）
※5 3時間の対応時間を除くことにより、連続運転時間の改善基準告示を満たします。

240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 13 2024/01/31 14:15

第7項 特例

改善基準告示には、以下の特例が設けられている。
なお、以下の特例の要件の一部は、局長通達（令和４年12月23日付け基発1223第３号）で示されている。

● 分割休息

業務の必要上、勤務終了後、継続９時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、当分の間、一定期間（１か月を限度とする。）における全勤務回数の２分の１を限度に、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る。

・この場合、分割された休息期間は、１回当たり継続４時間以上、合計11時間以上とする。
・２分割のみとし、３分割以上の分割は認められない。

● 2人乗務

【原則】
バス運転者が同時に１台の自動車に２人以上乗務する場合であって、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ときは、次のとおり、拘束時間を延長し、休息期間を短縮することができる。

・当該設備がバス運転者の専用の座席として、身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席が少なくとも一座席以上確保されている場合は、拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を５時間まで短縮することができる。

【例外】
次のいずれかの要件を満たす場合、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る。

・当該設備として車両内ベッドが設けられていること。
・バス運転者の休息のための措置として、【原則】の要件を満たす専用の座席を設けた上で、当該座席についてカーテン等により他の乗客からの視線を遮断する措置が講じられていること。

● 隔日勤務（始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務）

【原則】
業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、２暦日の拘束時間が21時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与える場合に限り、バス運転者を隔日勤務に就かせることができる。

【例外】
・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時間以上の仮眠を与える場合には、２週について３回を限度に、この２暦日の拘束時間を24時間まで延長することができる。
・２週における総拘束時間は126時間（21時間×６勤務）を超えることができない。

● フェリー

・バス運転者が勤務の中途においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として取り扱う。
・その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができる。ただし、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を下回ってはならない。なお、フェリーの乗船時間が９時間（※）を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される。

※ ２人乗務の場合には５時間（２人乗務の例外が適用されている場合には４時間）、隔日勤務の場合には20時間

改正前の改善基準告示　（令和6年3月まで）
以下の特例の要件は、局長通達（平成元年3月1日付け基発第92号）で示されている。

● 分割休息
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限り、当分の間、一定期間における全勤務回数の２分の１の回数を限度として、休息期間を分割して与えることができる。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時間以上の分割休息で合計10時間以上でなければならない。

● 2人乗務
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、1日の拘束時間を20時間まで延長可。休息期間は4時間まで短縮可。

● 隔日勤務
2暦日における拘束時間は21時間を超えないこと。事業場内仮眠施設また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を24時間まで延長可（2週間の総拘束時間は126時間まで）。勤務終了後に継続20時間以上の休息期間を与える。

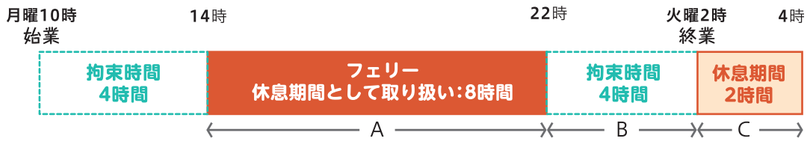
● フェリー乗船
勤務の中途においてフェリーに乗船する場合、乗船時間は原則として休息期間として取り扱い、休息期間8時間（2人乗務の場合は4時間、隔日勤務の場合は20時間）から減ずることができる。
ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の1/2を下回ってはならない。

例1　継続9時間の休息期間を与えることが困難なため、分割休息として次の対応をした。



3分割以上の分割休息は認められません。 ▶ 改善基準告示違反です。

例2　バス運転者の負荷軽減のため、フェリーを活用した。



休息期間9時間からフェリー乗船時間の8時間（A）を減ずることができますので、減算後の休息期間（C）は、1時間以上必要です。
また、Cは、フェリー下船時刻から勤務終了までの時間（B）の1/2を下回った時間になっていません。 ▶ 改善基準告示を満たしています。

240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 14 2024/01/31 14:15

第4章 学んだ成果を振り返ろう

「改善基準告示に関するQ＆A」を、厚生労働省「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」に掲載しています。確認してみましょう。

第1項 問題

問題 A 「1日の拘束時間」と「1日の休息期間」について、空欄を埋めましょう。

1日の拘束時間は、［①］時間以内であり、これを延長する場合でも［②］時間が上限。1日の休息期間は、継続［③］時間以上与えるように努める。但し［④］時間を下回らない。

【回答】…詳細は本テキスト15頁に記載　①13　②15　③11　④9

問題 B 「連続運転時間」について、空欄を埋めましょう。

連続運転時間は、［①］時間以内。高速バス・貸切バスの高速道路の実車運行区間の連続運転時間は、［②］までとするよう努める。
運転の中断は、1回連続［③］分以上、合計［④］分以上。
一の連続運転時間当たり［⑤］分を上限として、軽微な移動に要した時間を連続運転時間から除くことができる。

【回答】…詳細は本テキスト19頁に記載　①4　②おおむね2時間　③10　④30　⑤30

問題 C 新規に設けられた予期し得ない事象への対応時間について、空欄を埋めましょう。

乗船予定のフェリーの欠航や災害や事故等の発生に伴う道路封鎖などの予期し得ない事象への対応時間は、［①］から除くことができる。
ただし、除くためには［②］が必要である。

【回答】…詳細は本テキスト23頁に記載　①1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間
②運転日報上の記録及び客観的な記録

問題 D 改善基準告示の対象者について、誤っているものはどれでしょう？（複数選択可）

①旅館や幼稚園などにおいて、送迎を主たる業務とする運転者が乗務する自動車が、自家用（白ナンバー）のバスや乗用車であれば、改善基準告示の対象者ではない。

②乗合バスの運転業務が年間総労働時間の8割以上占めているものの、週に1日事務作業（運転業務以外）をしているので、改善基準告示の対象者ではない。

【回答】…詳細は本テキスト4頁に記載
①誤り…自家用バス・乗用車の運転者（労働者）は改善基準告示の対象者
②誤り…運転業務を主としている場合は改善基準告示の対象者

問題 E 労使協定を締結していない場合、1か月の拘束時間は、281時間以内です。それでは1年間の全ての月の「1か月の拘束時間」を281時間にすれば、改善基準告示を満たしていますか？

【回答】…詳細は本テキスト13頁に記載
改善基準告示違反です。
「1か月の拘束時間」は281時間以内と定められていますが「1年の拘束時間」は3300時間以内となっています。
281時間/月×12か月＝3372時間となり、改善基準告示違反です。

問題 F 月曜勤務の総運転時間が9時間、火曜勤務の総運転時間が10時間、水曜勤務の総運転時間が8時間の場合、改善基準告示を満たしていますか？



【回答】…詳細は本テキスト17頁に記載
改善基準告示違反とはなりません。ただし、特定の日を起算日として区切った2日間の平均が9時間を超えないことが望ましいです。
月曜と火曜の平均は、(9+10)÷2＝9.5時間。
火曜と水曜の平均は、(10+8)÷2＝9時間。片方が9時間を超えていません。

240131_bus_gakusyuu_ol.pdf 15 2024/01/31 14:15

令和6年4月
改正版

改善基準告示のポイント

1か月(1年)、4週平均1週(52週)の拘束時間	**①②のいずれかを選択** **①1か月(1年)の基準** **1年：3,300時間以内** **1か月：281時間以内** 【例外(貸切バス等乗務者 (※1)の場合)】労使協定により、次のとおり延長可 1年：3,400時間以内 1か月：294時間以内(年6か月まで) 281時間超は連続4か月まで ※1：貸切バス乗務者、乗合バス乗務者(一時的需要に応じて運行されるもの)、高速バス乗務者等 **②4週平均1週(52週)の基準** **52週： 3,300時間以内** **4週平均1週： 65時間以内** 【例外(貸切バス等乗務者(※1)の場合)】労使協定により、次のとおり延長可 52週：3,400時間以内 4週平均1週：68時間以内(52週のうち24週まで) 65時間超は連続16週まで
1日の拘束時間	**13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)**
1日の休息期間	**継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない**
運転時間	**2日平均1日：9時間以内　　4週平均1週：40時間以内** 【例外(貸切バス等乗務者(※1)の場合)】労使協定により、4週平均1週44時間まで延長可(52週のうち16週まで)
連続運転時間	**4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上)** 高速バス・貸切バスの高速道路の実車運行区間の連続運転時間は、おおむね2時間までとするよう努める 【例外】緊急通行車両の通行等に伴う軽微な移動の時間を、30分まで連続運転時間から除くことができる
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる (※2、3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える ※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のＨＰ情報等)が必要。
特例	**分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合)** ・分割休息は1回4時間以上　　・休息期間の合計は11時間以上 ・2分割のみ(3分割以上は不可)　　・一定期間(1か月)における全勤務回数の2分の1が限度 **2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合)** ※4の要件を満たす場合、拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可 ※4：身体を伸ばして休息できるリクライニング方式のバス運転者の専用座席が1席以上あること 【例外】①②のいずれかの場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 ① 車両内ベッドが設けられている場合 ② ※4を満たし、カーテン等で他の乗客からの視線を遮断する措置を講じている場合 **隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)** 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間に4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない **フェリー** ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、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を下回ってはならない) ・フェリー乗船時間が9時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない

(注1)改善基準告示とは、「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)をいう。
(注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもの。令和6年4月1日から適用される。