

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準 (改善基準告示)の改正内容(バス)について

●●労働基準監督署

1. 改善基準告示について
2. 改正の背景について
3. 改正の検討状況について
4. 改正の内容について

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」 （改善基準告示）

- 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）は、トラック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、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準を、平成元年に大臣告示として制定。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定（昭和42年）

- ・長時間労働、交通事故の増加
- ・路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約の採択（昭和54年）

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定（昭和54年）

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、「改善基準告示」を策定（平成元年）

（中身を伴う改正：平成9年改正が最後）

※制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている。

主な内容

- 拘束時間【始業から終業までの時間（休憩時間含む）】：（1ヶ月）トラック…293時間、バス…4週平均1週65時間、タクシー…299時間（1日）トラック・バス・タクシー…原則1日13時間（最大16時間）
- 休息期間【勤務と勤務の間の時間】：原則として継続8時間以上
- 運転時間：トラック…2日平均1日9時間/2週間平均1週44時間、バス…2日平均1日9時間/4週間平均1週40時間
- 連続運転時間：トラック・バス…4時間以内

※その他、分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例有り。

施行

労働基準監督署

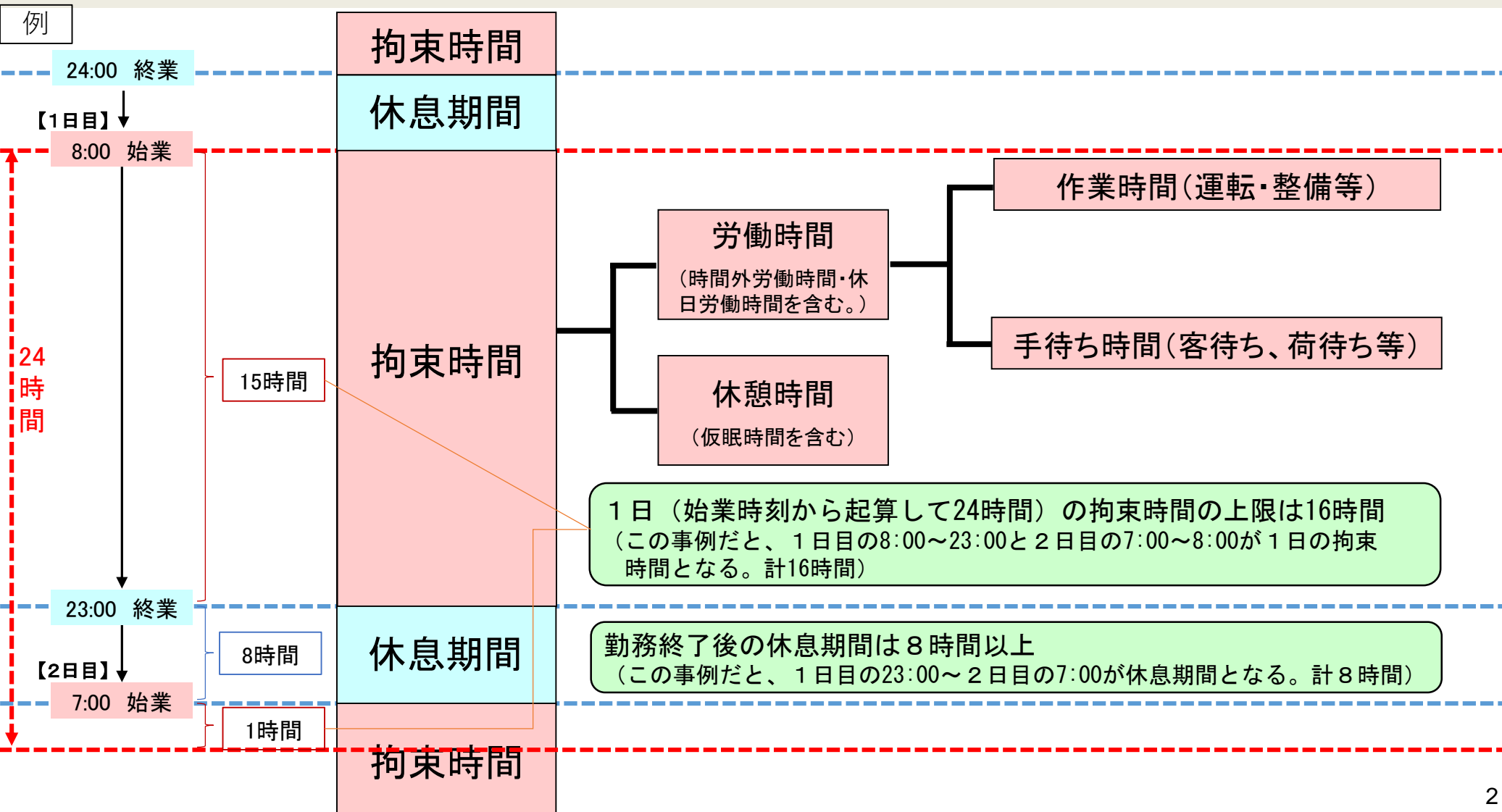
関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導
（令和2年 自動車運転者を使用する事業場への監督指導…3,654件 改善基準告示違反率…51.5%）

国土交通省との連携

- ① 監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査
- ② それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報

拘束時間と休息期間について

- ▷ 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をいう。
- ▷ 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



1. 改善基準告示について
2. 改正の背景について
3. 改正の検討状況について
4. 改正の内容について

バス運転者の基礎統計

- ▷ バス運転者は、全産業平均と比べ、年齢が高い傾向にある。
- ▷ バス運転者は、全産業平均と比べ、実労働時間数が長い傾向にある。
- ▷ バス運転者は、全産業平均と比べ、所定内給与額が低い傾向にある。

(「令和2年賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)を加工して作成)

		年齢	勤続年数	実労働時間数	所定内給与額 (月額) (千円単位切り捨て) (賞与等含まず)
全産業平均		43.2歳	11.9年	175時間	30万円
トラック	大型	49.4歳	11.8年	211時間	27万円
	中小型	46.4歳	10.0年	207時間	26万円
タクシー		59.5歳	10.2年	187時間	20万円
バス		51.8歳	12.3年	182時間	24万円

過労死等の労災補償状況（令和2年度）

- ▷ 「道路貨物運送業」においては、令和2年度の脳・心臓疾患の労災請求件数（118件）、支給決定件数（55件）ともに、最も多くなっている。
- ▷ 「道路旅客運送業」においては、令和2年度の脳・心臓疾患の労災請求件数が20件となっている。（支給決定件数は2件）

（厚生労働省公表資料「令和2年度過労死等の労災補償状況」を加工して作成）

	業種(大分類)	業種(中分類)	請求件数
1	運輸業、郵便業	道路貨物運送業	118 (4) < 36 (1) >
2	サービス業(他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	61 (9) < 9 (1) >
3	建設業	総合工事業	44 (0) < 13 (0) >
4	医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	40 (23) < 6 (2) >
5	建設業	職別工事業(設備工事業を除く)	38 (0) < 8 (0) >
6	医療、福祉	医療業	27 (10) < 7 (2) >
7	建設業	設備工事業	26 (0) < 9 (0) >
8	宿泊業、飲食サービス業	飲食店	21 (3) < 6 (0) >
9	運輸業、郵便業	道路旅客運送業	20 (2) < 3 (0) >
9	卸売業、小売業	その他の小売業	20 (3) < 6 (1) >
11	製造業	食料品製造業	18 (5) < 5 (1) >
11	卸売業、小売業	各種商品小売業	18 (6) < 4 (1) >
13	製造業	輸送用機械器具製造業	17 (0) < 6 (0) >
13	情報通信業	情報サービス業	17 (2) < 7 (0) >
15	卸売業、小売業	飲食料品小売業	15 (4) < 4 (0) >

	業種(大分類)	業種(中分類)	支給決定件数
1	運輸業、郵便業	道路貨物運送業	55 (1) < 19 (1) >
2	卸売業、小売業	飲食料品小売業	16 (1) < 6 (0) >
3	建設業	総合工事業	12 (0) < 6 (0) >
4	建設業	設備工事業	11 (0) < 3 (0) >
5	宿泊業、飲食サービス業	飲食店	8 (1) < 2 (0) >
6	サービス業(他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	7 (0) < 0 (0) >
7	製造業	食料品製造業	6 (1) < 3 (0) >
7	宿泊業、飲食サービス業	宿泊業	6 (1) < 0 (0) >
7	医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	6 (5) < 1 (1) >
10	卸売業、小売業	各種商品小売業	5 (0) < 1 (0) >
10	卸売業、小売業	機械器具小売業	5 (0) < 1 (0) >
12	建設業	職別工事業(設備工事業を除く)	4 (0) < 2 (0) >
12	製造業	電気機械器具製造業	4 (0) < 3 (0) >
12	卸売業、小売業	飲食料品卸売業	4 (0) < 1 (0) >
15	漁業	漁業(水産養殖業を除く)	3 (0) < 1 (0) >
15	製造業	生産用機械器具製造業	3 (0) < 2 (0) >
15	卸売業、小売業	その他の小売業	3 (0) < 0 (0) >
15	サービス業(他に分類されないもの)	政治・経済・文化団体	3 (1) < 1 (0) >

注 1 業種については、「日本標準産業分類」により分類している。 2 ()内は女性の件数で、内数である。 3 < >内は死亡の件数で、内数である。

脳・心臓疾患の労災認定基準

- ▶ 脳・心臓疾患の労災認定基準においては、「発症前1か月に概ね100時間または発症前2か月間～6か月間に、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合」、業務と発症との関連性が強いと評価される。

1

長期間の過重業務の評価にあたり、労働時間と労働時間以外の負荷要因を総合評価して労災認定することを明確化しました

【改正前】

発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間ないし6か月間にわたって、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合について業務と発症との関係が強いと評価できることを示していました。

【改正後】（令和3年9月14日改正）

上記の時間に至らなかった場合も、これに近い時間外労働を行った場合には、「労働時間以外の負荷要因」の状況も十分に考慮し、業務と発症との関係が強いと評価できることを明確にしました。

労働時間

発症前1か月間に100時間
または
2～6か月間平均で月80時間を超える時間外労働の水準には至らないがこれに近い時間外労働

+

一定の労働時間以外の負荷要因

業務と発症との関連が強いと評価

2

長期間の過重業務、短期間の過重業務の労働時間以外の負荷要因を見直しました

労働時間以外の負荷要因の見直しを行い、赤字の項目を新たに追加しました（令和3年9月14日改正）。

労働時間以外の負荷要因

勤務時間の不規則性

拘束時間の長い勤務

休日のない連続勤務

勤務間インターバルが短い勤務
※「勤務間インターバル」とは、終業から次の勤務の始業までをいいます

不規則な勤務・交替制勤務・深夜勤務

事業場外における移動を伴う業務

出張の多い業務

その他事業場外における移動を伴う業務

心理的負荷を伴う業務

※改正前の「精神的緊張を伴う業務」の内容を拡充しました

身体的負荷を伴う業務

作業環境

※長期間の過重業務では付加的に評価

温度環境

騒音

勤務間インターバルの短い勤務について

- ▷ 脳・心臓疾患の労災認定基準において、**長期間（発症前おおむね6か月間）の過重業務の判断にあたっては、睡眠時間確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価することとされている。**

（「血管病変等を著しく増悪させる業務による脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準について」（令和3年9月14日基発0914第1号厚生労働省労働基準局長通達）より抜粋）

勤務間インターバルが短い勤務

勤務間インターバルとは、終業から始業までの時間をいう。

勤務間インターバルが短い勤務については、その程度（時間数、頻度、連続性等）や業務内容等の観点から検討し、評価すること。

なお、長期間の過重業務の判断にあたっては、睡眠時間の確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価すること。

脳・心臓疾患の労災認定基準における労働時間の評価

労働者の1日の生活時間と睡眠時間、労働時間との関係

（「脳・心臓疾患の労災認定の基準に関する専門検討会報告書（令和3年7月）」（厚生労働省）より抜粋）

- ▷ 日本の有業者の平均的な生活時間を調査した平成28年の社会生活基本調査（図4-5）によると、15歳以上の有業者の平日の睡眠時間は7.2時間、仕事時間は8.1時間、食事、身の回りの用事、通勤等の生活に必要な時間（食事等の時間）は5.3時間となっている。
- ▷ これを前提とすると、現時点においても、1日6時間程度の睡眠が確保できない状態は、1日の労働時間8時間を超え、4時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した状態は、おおむね80時間（※1）を超える時間外労働が想定される。
- ▷ また、1日5時間程度の睡眠が確保できない状態は、1日の労働時間8時間を超え、5時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した状態は、おおむね100時間（※2）を超える時間外労働が想定される。

（※1）24時間から、生活を営む上で必要な睡眠（6時間）・食事等・仕事（法定労働時間8時間及び法定休憩時間1時間）を引いた時間数に1か月の平均勤務日数21.7日に乗じた概数。

（※2）前記の睡眠を5時間として同様に算出した概数。

<平成28年社会生活基本調査>

（男女、15歳以上、有業者（主に仕事）、平日）

睡眠 7.2	食事等 5.3	仕事 8.1	余暇 3.4
--------	------------	-----------	-----------

（注）1 食事等は、食事、身の回りの用事、通勤等の時間である。

2 余暇は、趣味・娯楽、休養・くつろぎ等の時間である。

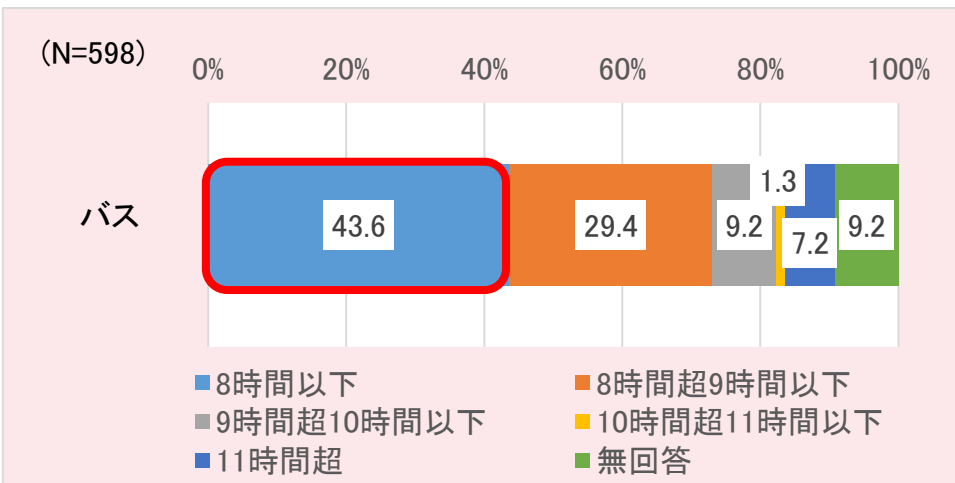
図4-5 労働者の1日の生活時間

休息期間について（バス）

- ▷ 1日の休息期間について、「8時間以下」と回答した自動車運転者の割合は43.6%であった。
- ▷ 休息期間と睡眠時間の関係性として、「休息期間9時間以下」は6時間以下の睡眠、「休息期間9時間超～11時間以下」は5時間30分超～7時間以下の睡眠、「休息期間11時間超」は7時間30分超～8時間超の睡眠の割合が高かった。

（令和2年度「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（厚生労働省）を加工して作成）

図表 127 休息期間

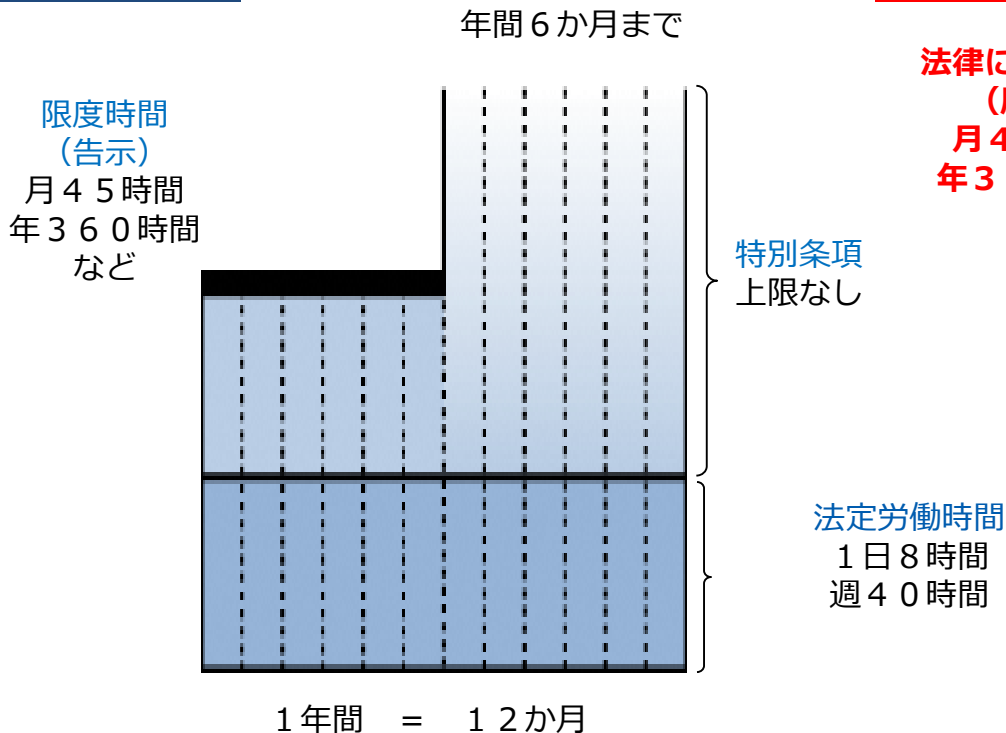


	全体 (N数)	睡眠時間								
		5時間以下 (%)	5時間超5時間30分以下 (%)	5時間30分超6時間以下 (%)	6時間超6時間30分以下 (%)	6時間30分超7時間以下 (%)	7時間超7時間30分以下 (%)	7時間30分超8時間以下 (%)	8時間超 (%)	無回答 (%)
休息期間	543	48.6	6.3	25.8	3.9	7.4	1.1	4.1	1.7	1.3
8時間以下	261	63.2	6.1	22.6	2.7	2.3	0.0	1.1	0.0	1.9
8時間超9時間以下	176	50.0	9.7	29.0	3.4	5.7	1.1	1.1	0.0	0.0
9時間超10時間以下	55	10.9	0.0	38.2	10.9	25.5	1.8	12.7	0.0	0.0
10時間超11時間以下	8	12.5	0.0	37.5	12.5	25.0	12.5	0.0	0.0	0.0
11時間超	43	9.3	2.3	14.0	2.3	18.6	4.7	23.3	20.9	4.7

時間外労働の上限規制について

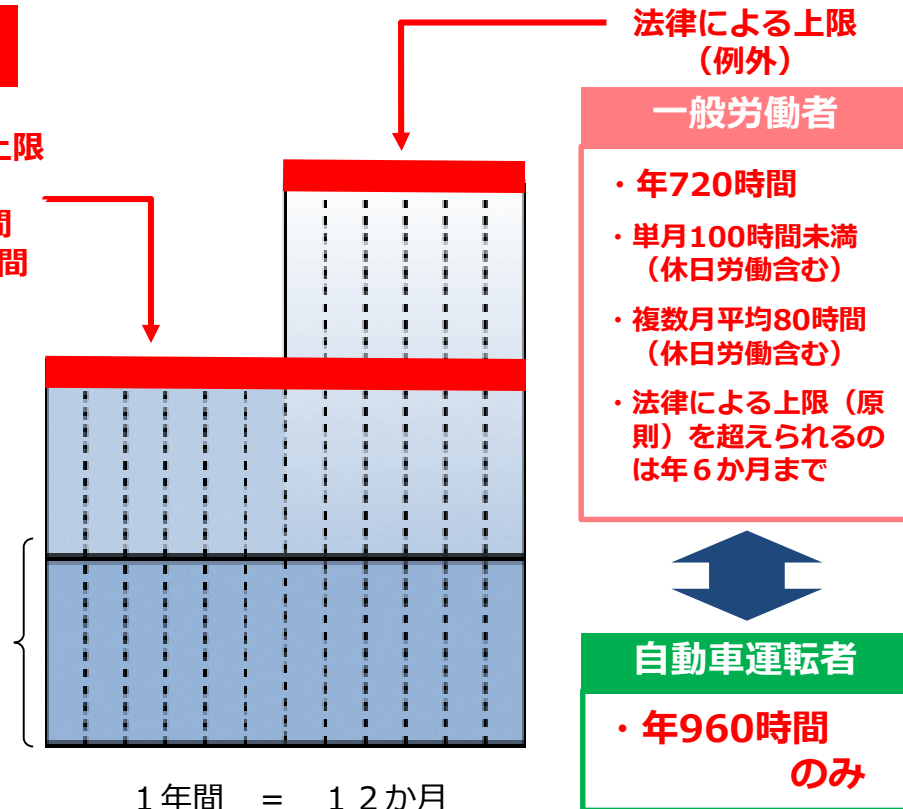
- ▷ 時間外労働の上限規制は、**月45時間**、**年360時間**を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも**年720時間**、**単月100時間未滿**（休日労働含む）、**複数月平均80時間**（休日労働含む）を限度
- ▷ 自動車運転の業務、建設事業、医師等は適用猶予・除外業務（事業）とされ、改正法施行後5年間（令和6年3月まで）は上記一般則の適用はない。
- ▷ 自動車運転業務従事者の上限時間（臨時的な特別な事情の場合）は**年960時間**とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。
- ▷ 自動車運転業務従事者への**上限規制の適用とあわせて改善基準告示についても見直す必要**がある。

法改正前



法改正後

法律による上限
(原則)
月45時間
年360時間



適用猶予業種における時間外労働の上限規制

- ▷ 自動車運転者については、令和6年4月以降、年960時間の上限規制の適用を受ける。
- ▷ 一方、一般労働者に適用される、45時間超えの上限回数（6か月まで）、単月上限（100時間未満）、複数月平均上限（80時間以内）については適用がない。

→ ただし、この場合であっても、改善基準告示に定める拘束時間を遵守する必要がある。

【現在】

		一般労働者	自動車運転の業務	建設事業	医師	鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	新技術・新商品等の研究開発業務
月	限度時間(原則)	45	-	-	-	45	-
	45時間超は6月まで	適用あり	-	-	-	適用あり	-
	単月上限(※)	100	-	-	-	-	-
	複数月平均上限(※)	80	-	-	-	-	-
年	限度時間(原則)	360	-	-	-	360	-
	上限	720	-	-	-	720	-

【令和6年4月～】

		一般労働者	自動車運転の業務	建設事業	医師	鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	新技術・新商品等の研究開発業務
月	限度時間(原則)	45	45	45	45	45	-
	45時間超は6月まで	適用あり	-	適用あり	-	適用あり	-
	単月上限(※)	100	-	100(注1)	100(注2)	100	-
	複数月平均上限(※)	80	-	80(注1)	-	80	-
年	限度時間(原則)	360	360	360	360	360	-
	上限	720	960	720	960(※)(注3) 1,860(※)(注4)	720	-



※ 休日労働も含む。

注1： 災害の復旧・復興の事業は、単月上限100時間・複数月平均上限80時間の規制は適用されない。

注2： 時間外・休日労働が月100時間以上となることが見込まれる者は、36協定に面接指導を行うこと等を定めることが必要。

注3： 医業に従事する一般の医師にかかる基準（A水準）。休日労働を含む。

注4： B水準、連携B水準、C水準の指定を受けた医療機関で指定に係る業務に従事する医師にかかる基準。休日労働を含む。

面接指導、労働時間が特に長時間である場合の労働時間短縮措置、勤務間インターバルの確保等を36協定に定めることが必要。

時間外労働の上限規制と改善基準告示（現行、バス）について

時間外労働の上限規制(労働基準法)			改善基準告示(現行、バス)	
一般則	自動車運転業務		時間外労働が可能な時間(※)	拘束時間
—	—	日	原則 4時間 最大 7時間	原則 13時間 最大 16時間 (15時間超は週2回以内)
限度時間 45時間 月平均 80時間 (含・休日労働) 単月 100時間 (含・休日労働)	限度時間 45時間 —	月	原則 86時間 (含・休日労働) 特例 114時間 (含・休日労働)	原則(月換算)281時間 特例(月換算)309時間 (貸切、年16週間以内)
限度時間 360時間 上限 720時間	限度時間 360時間 上限 960時間	年	原則 1,040時間 (含・休日労働) 特例 1,144時間 (含・休日労働)	原則(年換算)3,380時間 特例(年換算)3,484時間

※ 現行のバスの拘束時間を基に、時間外労働時間が可能な時間(一定の前提の下での平均値)を算出したものであることに留意。

所定労働時間8時間、休憩1時間と仮定して試算

$(2,080 + 260) \div 12 = 195$ 時間 ← この平均値との差を「時間外・休日労働が可能な時間」として算出

実際に時間外・休日労働が可能となる時間は、休憩時間や所定労働時間の設定、暦の巡り合わせ等により大きく異なりうる。

働き方改革関連法の国会附帯決議事項

- ▷ 附帯決議において、**過労死等の防止の観点**から改善基準告示の見直しを求められている。

(下線及び赤字は労働基準局監督課)

参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）

- 七、自動車運転業務の上限規制については、5年の適用猶予後の時間外労働時間の上限が休日を含まず年960時間という水準に設定されるが、現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻であり、かつそのために深刻な人手不足に陥っている運輸・物流産業の現状にも鑑み、決して物流を止めてはいけないという強い決意の下、できるだけ早期に一般則に移行できるように、関係省庁及び関係労使や荷主等を含めた協議の場における議論を加速し、猶予期間においても、実効性ある実労働時間及び拘束時間削減策を講ずること。また、5年の適用猶予後に一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討すること。
- 八、自動車運転業務については、**過労死等の防止の観点**から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。また、改善基準告示の見直しに当たっては、トラック運転者について、早朝・深夜の勤務、交代制勤務、宿泊を伴う勤務など多様な勤務実態や危険物の配送などその業務の特性を十分に踏まえて、労働政策審議会において検討し、勤務実態等に応じた基準を定めること。

衆議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年5月25日）

- 二、時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務について、当該業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境の整備を進めること。特に、自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、**過労死の発生を防止する観点**から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること。

1. 改善基準告示について
2. 改正の背景について
3. 改正の検討状況について
4. 改正の内容について

自動車運転者労働時間等専門委員会の開催状況

- ▶ 自動車運転者は、他業種と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死等防止の観点から、働き方改革関連法施行後5年後の特例適用までの間に、改善基準告示の見直しを行うよう求められたところ。
- ▶ 自動車運転者労働時間等専門委員会の下に、業態別の作業部会を設置し検討。これまでに専門委員会を8回、ハイヤー・タクシー作業部会及びバス作業部会を各6回、トラック作業部会を4回開催。
- ▶ 第8回専門委員会（令和4年3月28日）において、**ハイヤー・タクシー及びバスについて中間とりまとめ**を行った。

- ▶ 令和元年11月 : 労働条件分科会の下に、「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
実態調査、疲労度調査、海外調査を実施
- ▶ 令和3年4月 : 専門委員会の下に、「業態別作業部会」を設置

 ハイヤー・タクシー部会 (計6回)	 バス部会 (計6回)	 トラック部会 (計4回)
5月28日 第1回部会	5月12日 第1回部会	4月30日 第1回部会
8月27日 第2回部会	8月18日 第2回部会	7月29日 第2回部会
10月8日 第3回部会	10月8日 第3回部会	10月 実態調査（2回目）実施
11月24日 第4回部会	12月9日 第4回部会	1月21日 第3回部会
2月21日 第5回部会	2月17日 第5回部会	3月4日 第4回部会
3月18日 第6回部会（とりまとめ）	3月16日 第6回部会（とりまとめ）	

- ▶ **令和4年3月28日** : **第8回自動車運転者労働時間等専門委員会（中間とりまとめ）**
トラックのとりまとめを踏まえ、全体のとりまとめ
- ▶ 令和4年12月 : 改善基準告示 改正（令和6年4月 施行）

自動車運転者労働時間等専門委員会 委員名簿

令和4年1月4日時点

	ハイヤー・タクシー 作業部会	バス作業部会	トラック作業部会
公益 代表	両角 道代 ※ 慶應義塾大学 法務研究科教授	川田 琢之 ※ 筑波大学ビジネスサイエンス系教授	藤村 博之 ※ 法政大学大学院 イノベーション・マネジメント研究科教授
	寺田 一薫 東京海洋大学大学院 海洋科学技術研究科教授	小田切 優子 東京医科大学公衆衛生学分野講師	首藤 若菜 立教大学経済学部教授
労働者 代表	久松 勇治 日本私鉄労働組合総連合会 社会保障対策局長	池之谷 潤 日本私鉄労働組合総連合会 中央副執行委員長	貫 正和 全国交通運輸労働組合総連合 トラック部会事務局長
	松永 次央 全国自動車交通労働組合連合会 書記長	鎌田 佳伸 全国交通運輸労働組合総連合 軌道・バス部会事務局長	世永 正伸 ※ 全日本運輸産業労働組合連合会 中央副執行委員長
使用者 代表	清水 始 西新井相互自動車株式会社 代表取締役社長	齋藤 隆 京成バス株式会社 取締役社長	加藤 憲治 日本通運株式会社取締役執行役員
	武居 利春 昭栄自動車株式会社 代表取締役	金井 応季 東武バスウエスト株式会社 取締役社長	馬渡 雅敏 松浦通運株式会社代表取締役

※ 労働条件分科会 委員

1. 改善基準告示について
2. 改正の背景について
3. 改正の検討状況について
4. 改正の内容について

改正の内容（1か月、4週平均1週当たりの拘束時間）

	現行	改正後
1か月の拘束時間		<ul style="list-style-type: none"> ▷ <u>年間3,300時間かつ1か月281時間を超えない。</u> ▷ <u>貸切バス等乗務者（※）については、労使協定により、年間6か月まで、年間3,400時間を超えない範囲内で、1か月294時間まで延長可。</u> <u>この場合、1か月281時間を超える月が4か月を超えて連続しない。</u> <p>（※）新たに、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。）を対象に追加。</p>
↑ いずれかを選択 ↓ 4週平均1週の拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> ▷ <u>65時間を超えない。</u> ▷ <u>貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスに乗務する者については、労使協定により、52週間のうち16週間まで71.5時間まで延長可。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ <u>52週間3,300時間かつ4週平均1週65時間を超えない。</u> ▷ <u>貸切バス等乗務者については、労使協定により、52週間のうち24週間まで、52週間3,400時間を超えない範囲内で、4週平均1週68時間まで延長可。</u> <u>この場合、4週平均1週65時間を超える週が16週間を超えて連続しない。</u>

【1か月あたりの拘束時間について】

法定労働時間、労働した場合の1か月あたりの拘束時間は

1年間の法定労働時間：40時間 × 52週 = 2,080時間

1年間の休憩時間：1時間 × 5日 × 52週 = 260時間

(2,080時間 + 260時間) ÷ 12か月 = 195時間

3,300時間 ÷ 12か月 = **275時間**

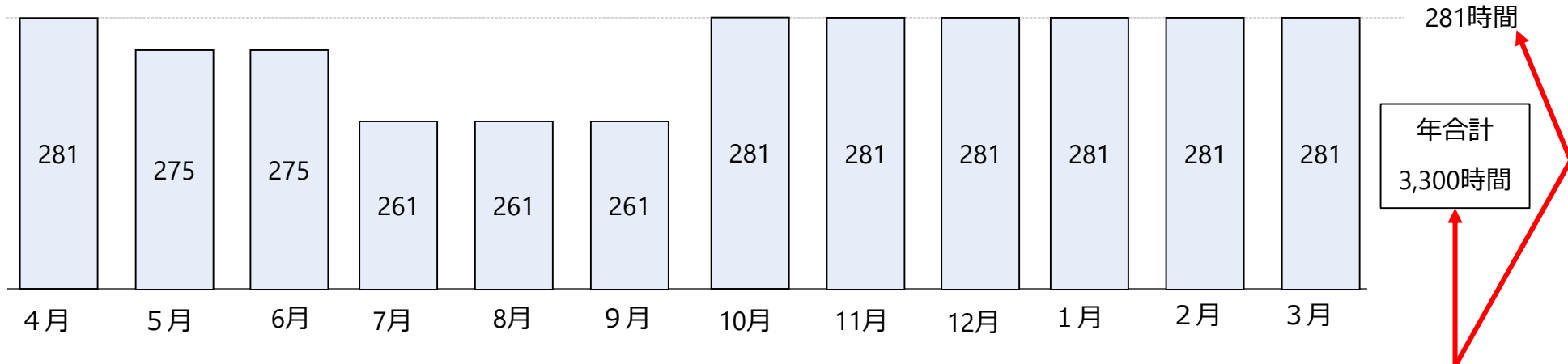
275時間 - 195時間 = **80時間**

→ **1か月あたり80時間の時間外・休日労働を行わせる場合の水準**

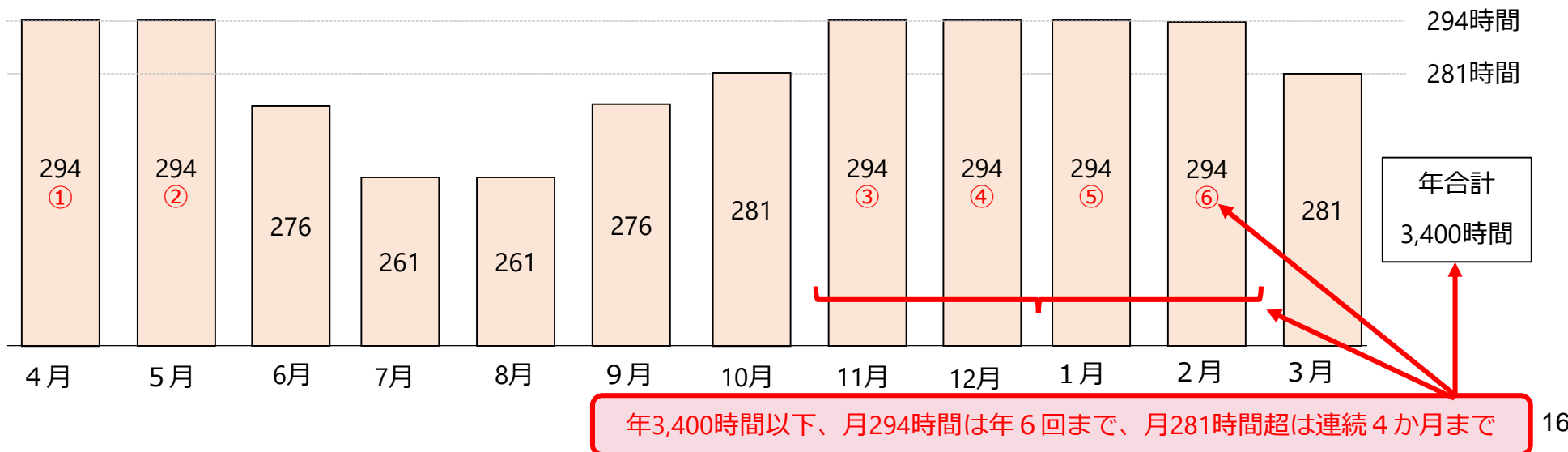
※この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

改正の内容（1か月、4週平均1週間当たりの拘束時間）

【例1】（改正後、1か月の拘束時間）



【例2】（改正後、1か月の拘束時間、貸切バス等乗務者の場合）



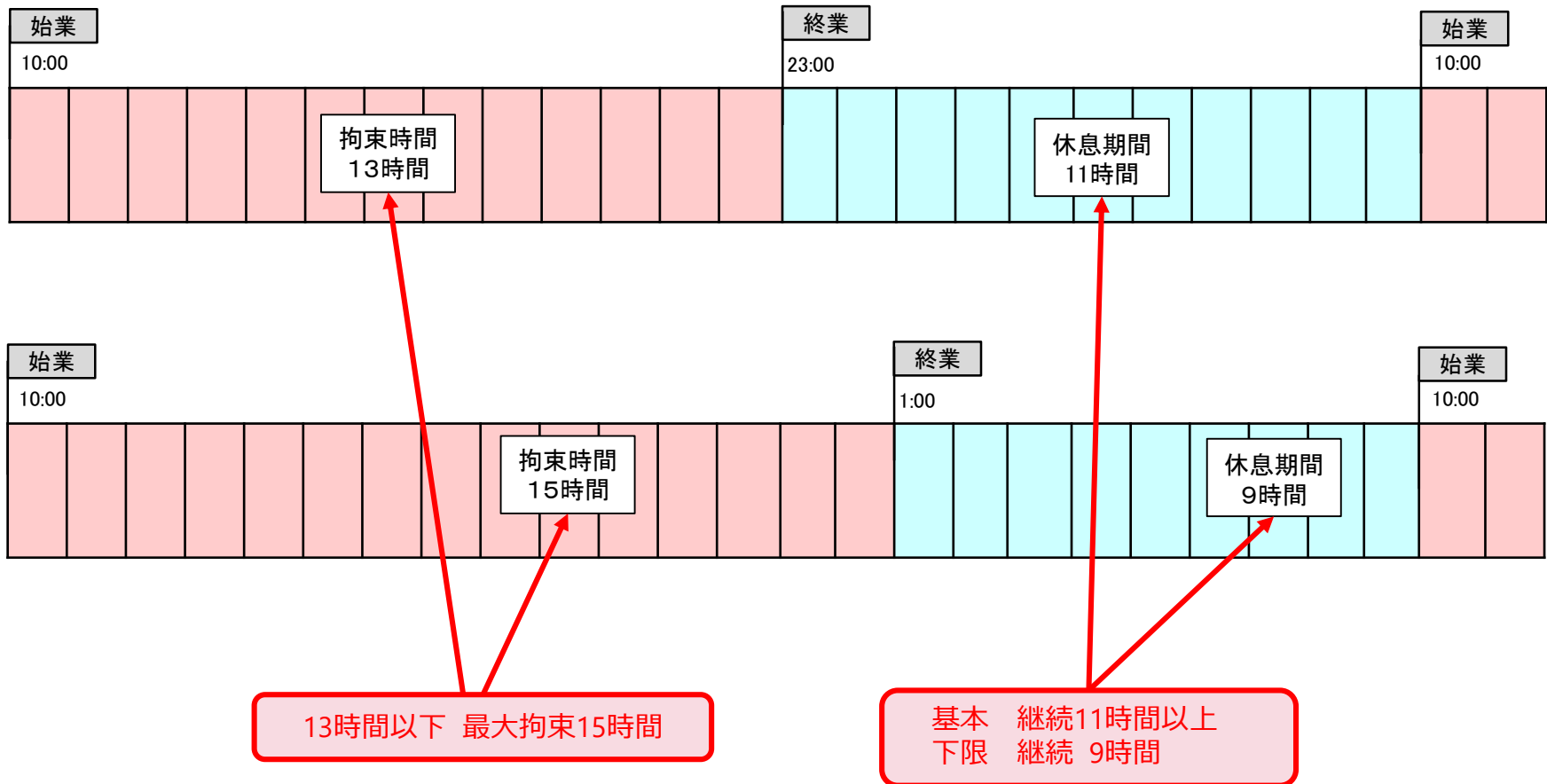
改正の内容（1日の拘束時間・休息期間、運転時間）

	現行	改正後
1日の拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 13時間を超えない。 最大拘束時間は16時間。 15時間を超える回数は、1週間に2回以内。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 13時間を超えない。 最大拘束時間は15時間。 14時間を超える回数（※）をできるだけ少なくするよう努める。 （※） 通達において、「1週間について3回以内」を目安として示す。
1日の休息期間	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 勤務終了後、<u>継続8時間以上の休息期間</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 勤務終了後、<u>継続11時間以上の休息期間を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</u>。

	現行	改正後
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 2日平均1日当たり : 9時間を超えない。 4週平均1週当たり : 40時間を超えない。 ▷ <u>貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスに乗務する者については、労使協定により、52週間2,080時間を超えない範囲内で、52週間のうち16週間まで、4週平均1週44時間まで延長可。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ （変更なし） ▷ <u>貸切バス等乗務者については、（以下、変更なし。）</u>
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 4時間を超えない。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ （変更なし） ▷ <u>高速バス及び貸切バスの高速道路（貸切バスの夜間運行にあつては、高速道路以外も含む。）の実車運行区間においては、概ね2時間までとするよう努める。</u>

改正の内容（1日の拘束時間・休息期間）

【例】 1日の拘束時間・休息期間（改正後）

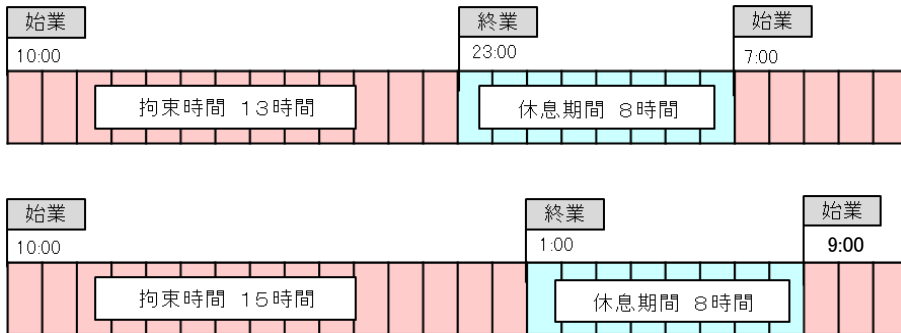


改正の内容（休息期間の考え方）

現行

○継続8時間以上の休息期間

【例】



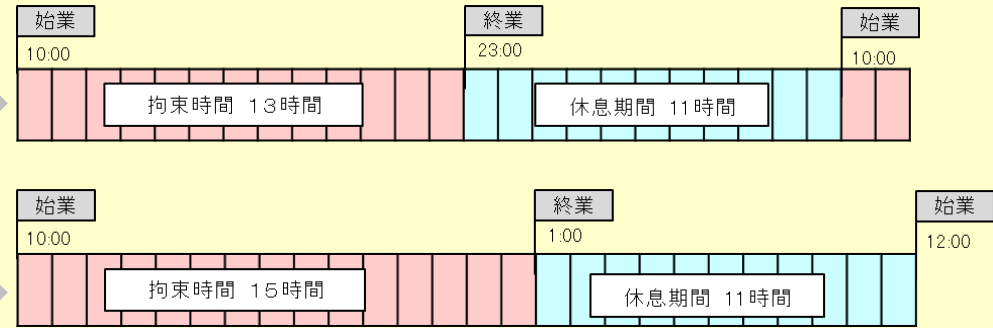
※「基本」である11時間以上の休息期間が確保されるよう、労使の自主的な改善に向けた努力が必要とされる。

改正後

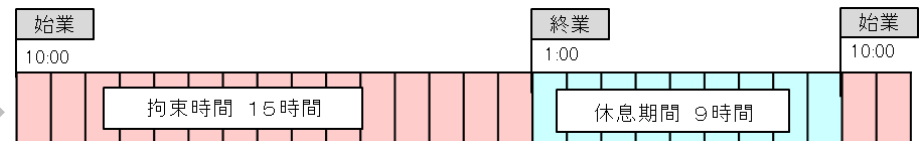
○継続11時間以上の休息期間を
与えるよう努めることを **基本**

○継続9時間を下回らない

基本



※上記のような勤務になるよう自主的改善の努力が必要



時間外労働の上限規制と改善基準告示（改正後、バス）について

時間外労働の上限規制(労働基準法)			改善基準告示(改正後、バス)	
一般則	自動車運転業務		時間外労働が可能な時間(※)	拘束時間
—	—	日	原則 4時間 最大 6時間	原則 13時間 最大 15時間 (14時間超は週3回以内)
限度時間 45時間 月平均 80時間 (含・休日労働) 単月 100時間 (含・休日労働)	限度時間 45時間 —	月	原則 86時間 (含・休日労働) 特例 99時間 (含・休日労働)	原則 281時間(月選択) 特例 294時間(月選択) (貸切、年6月以内)
限度時間 360時間 上限 720時間	限度時間 360時間 上限 960時間	年	原則 960時間 (含・休日労働) 特例 1,060時間 (含・休日労働)	原則 3,300時間 特例 3,400時間

※ 改正後のバスの拘束時間を基に、時間外労働時間が可能な時間(一定の前提の下での平均値)を算出したものであることに留意。

所定労働時間8時間、休憩1時間と仮定して試算

$(2,080 + 260) \div 12 = 195\text{時間}$ ← この平均値との差を「時間外・休日労働が可能な時間」として算出

実際に時間外・休日労働が可能となる時間は、休憩時間や所定労働時間の設定、暦の巡り合わせ等により大きく異なりうる。

改正の内容（例外的な取扱い（新設））

【例外的な取扱い（新設）】

【予期し得ない事象に遭遇した場合】

- ▷ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができる。ただし、勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与える。

（※） 休息期間は、勤務終了後、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。

（具体的な事由）

- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 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場合

【軽微な移動の必要が生じた場合】

- ▷ 緊急通行車両等、他の車両の通行の妨げを回避するなど、運行計画上予定していた位置で駐車又は停車しているときに軽微な移動を行う必要がある場合には、記録が認められる場合に限り、一の連続運転時間当たり30分を限度として連続運転時間から除くことができる。

【適用除外業務】

- ▷ 改善基準告示の適用除外業務に、「一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業」において、災害対策基本法等に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務を加える。

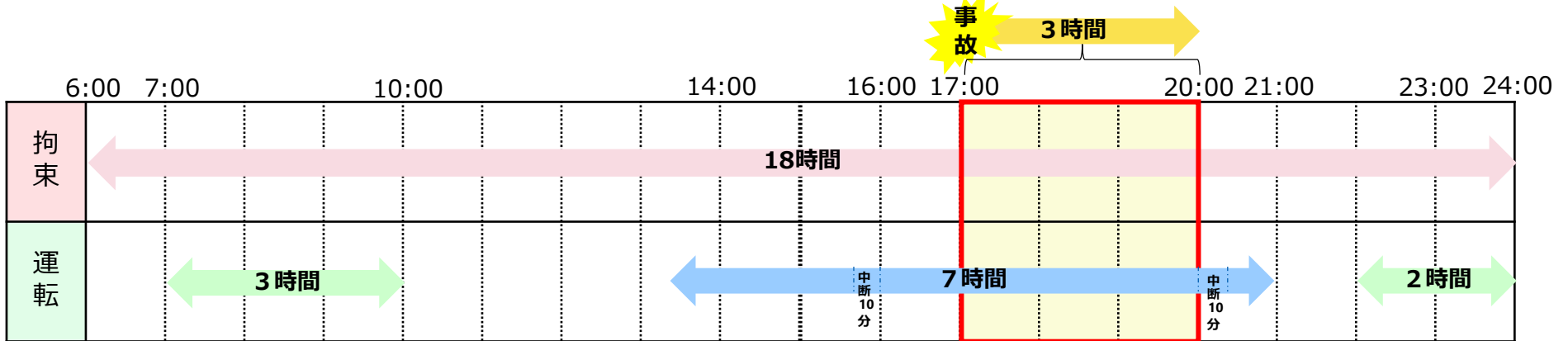
予期し得ない事象の考え方について（バス）

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し（ア～エに掲げる場合に限る）、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。ただし、勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとする。

（※） 休息期間は、勤務終了後、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時間を下回らないものとする。

- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 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場合

（例） 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合（ウ） 道路封鎖、渋滞への対応に要した時間



- 拘束時間 18時間 ⇒ 18時間 - 3時間 = 15時間（1日の拘束時間の基準を満たす）
（ただし、賃金支払いの対象とすべき労働時間は、18時間 - 休憩時間）
- 運転時間 12時間 ⇒ 12時間 - 3時間 = 9時間（前後の日のいずれかが9時間以下なら基準を満たす）
- 連続運転時間 7時間 ⇒ 7時間 - 3時間 = 4時間（連続運転時間（4時間以下）の基準を満たす）

考え方

- ▶ 予期し得ない事象に対応した時間について、1日の拘束時間、運転時間、連続運転時間から除くことができるが、1年・1か月の拘束時間から除くことはできない。
- ▶ 予期し得ない事象に対応した場合、勤務終了後は、通常どおりの休息期間を与える必要がある。

軽微な移動の考え方について（バス）

- 緊急通行車両等、他の車両の通行の妨げを回避するなど、運行計画上予定していた位置で駐車又は停車しているときに軽微な移動を行う必要がある場合には、記録が認められる場合に限り、一の連続運転時間当たり30分を限度として連続運転時間から除くことができることとする。

※「連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとする。」（改善基準告示第4条第1項第5号、第5条第1項第5号）

運行計画

	運転	中断			運転	中断				
										
	2時間	12分	6分	2分	1時間半	15分	10分	8分	14分	10分
現行	運転	中断	運転	中断 (※)	運転	中断	運転	中断 (※)	運転	違反
改正後	運転	中断	運転 (軽微な移動)	中断 (※)	運転	中断	運転 (軽微な移動)	中断 (※)	運転 (軽微な移動)	A

(※) 10分未満の場合は、連続運転における「運転の中断」にカウントされない。

考え方

- いったん駐車又は停車した状態から移動を開始する場合に限る。
- 一の連続運転時間(運転を開始してから、合計30分以上の「運転の中断」により連続運転時間が終了するまでの間をいう。以下同じ。) 当たり合計30分までとし、一回当たりの下限時間は設けない。
- 一の連続運転時間につき、「軽微な移動」が合計30分を超えた場合は、超過分の時間(上記図のA)は通常通り連続運転時間として合算される。
- 連続運転時間からは除外できるが、労働時間には該当し、拘束時間及び運転時間の規制の適用に当たっては除外されない。
- 合計30分以上の「運転の中断」により連続運転時間がリセットされた場合は、「軽微な移動」も新たにカウントが開始されることとなる。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務について

- ▷ 現行では、貨物自動車運送事業のみ、以下のとおり適用除外対象業務が定められている。
- ▷ 今回の改正により、**バス**においても**下記 1 (1) の業務**を適用除外対象業務とすることとされた。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務について（平成 9 年 3 月 26 日基発第 201 号）

1 適用除外対象業務

貨物自動車運送事業における次の業務とする。

- (1) 災害対策基本法及び大規模地震特別措置法に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務
- (2) 消防法に基づき、関係消防機関に移送計画を届け出て行うアルキルアルミニウム、アルキルリチウム及びこれらの含有物のタンクローリーによる運送の業務
- (3) 高圧ガス保安法に基づき、事業所の所在地を管轄する通商産業局長に移動計画書を届け出、その確認を受けて行う可燃ガス、酸素、毒性ガス等の高圧ガスのタンクローリーによる運送の業務
- (4) 火薬類取締法に基づき、都道府県公安委員会に運搬に関する計画を届け出、運搬証明書の交付を受けて行う火薬、爆薬等の火薬類の運送の業務
- (5) 核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律及び放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律に基づき、運輸大臣の確認を受け、かつ、都道府県公安委員会に運送計画を届け出て行う核燃料物質等及び放射性同位元素等の運送の業務

2 上記 1 の業務に従事する期間を含む 1 か月の拘束時間及び 2 週間の運転時間の上限

上記 1 の業務に従事しない期間については改善基準が適用されるが、この業務に従事する期間を含む 1 か月の拘束時間及び 2 週間の運転時間の上限は次のとおりである。

- (1) 1 か月の拘束時間については、次の式により計算した時間を超えないものとする。
[(上記 1 の業務に従事した月の日数) - (上記 1 の業務に従事した日数)] ÷ (上記 1 の業務に従事した月の日数) × (上記 1 の業務に従事した月の拘束時間)
- (2) 2 週間の運転時間の上限は、次の式により計算した時間を超えないものとする。
[14 - (上記 1 の業務に従事した日数)] ÷ 14 × 88

3 届出書又はその写の備え付け等

上記 1 の業務を行うに当たっては、適用除外業務に該当することが明らかとなる関係法令に基づく各種行政機関への届出書又はその写を事業場への備え付け及び自動車運転者ごとの下記の業務に従事した期間が明らかとなる記録の整備が必要である。

また、上記 1 の業務に従事する期間の直前において改善基準に定める休息期間を与えなくてはならないことはもとより、当該業務に従事する期間の直後においても継続 8 時間以上の休息期間を与えることが要請されるものである。

緊急通行車両について

- ▶ 大震災等の大規模災害等が発生した場合、災害対策基本法等に基づく交通規制が実施され、車両の通行が禁止される。ただし、災害応急対策等に従事する車両は、緊急通行車両として都道府県公安委員会から確認を受けると、標章及び証明書が交付され、標章を車両に掲示することで規制区間を通行することができる。

緊急通行車両

災害対策基本法に定める緊急通行車両は、次に掲げるものである。

一 道路交通法第39条第1項の緊急自動車

(例) パトカー、救急車、消防者等

二 災害応急対策に従事する者又は災害応急対策に必要な物資の緊急輸送その他の災害応急対策を実施するため運転中の車両

(例) 医師・歯科医師、医療機関等が使用する車両、医薬品・医療機器・医療用資材等を輸送する車両、患者等搬送用車両(特別な構造又は装置があるものに限る。)、建設用重機、道路啓開作業用車両又は重機輸送用車両、燃料を輸送する車両(タンクローリー)、路線バス・高速バス、霊柩車、一定の物資を輸送する大型貨物自動車
 ※ 交通容量に余裕が見られる場合は、大型貨物自動車、事業用自動車等

事前届出制度

緊急通行車両に該当し、所定の要件を満たす車両については、事前に届出をすることができる。あらかじめ審査を受けておくことで、災害発生後の混乱した状況でもスムーズに標章の交付を受けることができる。

緊急通行車両等事前届出書

別記様式第1号

<input type="checkbox"/> 災害応急対策用 <input type="checkbox"/> 原子力災害 <input type="checkbox"/> 国民保護措置用	緊急通行車両等事前届出書 令和 年 月 日 東京都公安委員会 申請機関名 所在地 電話番号 取扱責任者役職氏名	<input type="checkbox"/> 災害応急対策用 <input type="checkbox"/> 原子力災害 <input type="checkbox"/> 国民保護措置用	緊急通行車両等事前届出済証 左記のとおり事前届出を受けたことを証する。 令和 年 月 日 東京都公安委員会
番号標に表示されている番号	備考	(注)1 災害対策基本法、大規模地震対策特別措置法、原子力災害対策特別措置法又は武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律に基づく交通規制が行われた場合には、この届出済証を最寄りの警察署(交通機動隊、高速道路交通警察隊、交通検問所又は警視庁本部(交通機動隊))に提出して所要の手続を受けてください。	
車両の用途(緊急輸送を行う車両にあっては、輸送人員又は品名)	2 届出内容に変更が生じ、又はこの届出済証を亡失、滅失、汚損し、若しくは破損した場合には、東京都公安委員会(届出をした警察署(証章))に届け出て再交付を受けてください。		
使用者機関名 所在地 電話番号 使用責任者役職氏名	3 届出をした車両が次のいずれかに該当するときは、この届出済証を速やかに返還してください。 (1) 緊急通行車両等として使用されなくなる車両となったとき。 (2) 廃車となったとき。 (3) その他緊急通行車両等として使用される必要性がなくなったとき。		
届出車両の出発地	※ この事前届出書(2枚組のもの)を1部作成し、自動車検査証又は車両を特定する書類の写し及び車両を使用して行う業務の内容を記する書類等を添付の上、車両の使用の本拠の位置を管轄する警察署に提出してください。		

備考 用紙の大きさは、日本産業規格A4とする。

標章

別記様式第3(第6条関係)

登録(車両)番号 []

緊急

有効期限 []年[]月[]日

備考 1 色彩は、記号を黄色、緑及び「緊急」の文字を赤色、「登録(車両)番号」「有効期限」、「年」、「月」及び「日」の文字を黒色、登録(車両)番号並び年、月及び日を表示する部分を白色、地を銀色とする。
 2 記号の部分に、表面の画像が光の反射角度に応じて変化する措置を施すものとする。
 3 図示の長さの単位は、センチメートルとする。

証明書

別記様式第4(第6条関係)

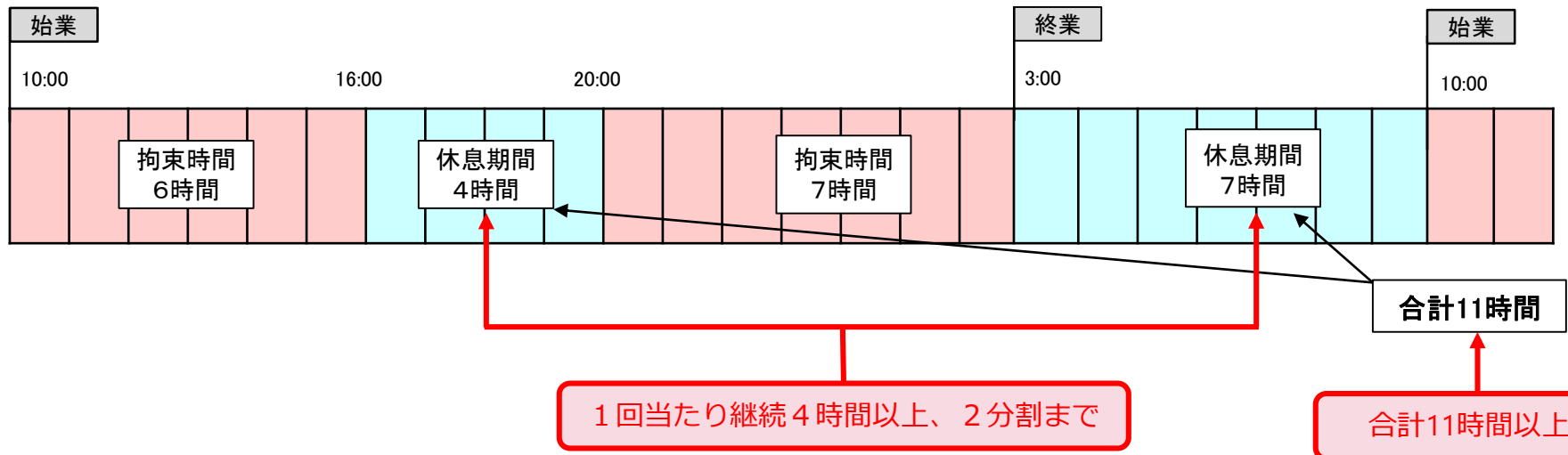
第 号	年 月 日
緊急通行車両確認証明書	
知 事 (印)	
公安委員会 (印)	
番号標に表示されている番号	
車両の用途(緊急輸送を行う車両にあっては、輸送人員又は品名)	
使用者	住 所 () 局 番
	氏 名
通行日時	
通行経路	出 発 地 目 的 地
備考	

備考 用紙は、日本産業規格A5とする。

改正の内容（特例：①分割休息特例）

	現行	改正後
分割休息特例	<ul style="list-style-type: none"> 業務の必要上、勤務終了後、<u>継続8時間以上</u>の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数<u>の2分の1</u>を限度に、休息期間を分割して与えることができる。 分割された休息期間は、1回当たり継続4時間以上、<u>合計10時間以上</u>でなければならない。 一定期間は、<u>原則として2週間から4週間程度</u>とし、業務の必要上やむをえない場合であっても<u>2か月程度を限度</u>とする。 分割は、<u>2分割に限らず、3分割も可</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> 業務の必要上、勤務終了後、<u>継続9時間以上</u>の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数<u>の2分の1</u>を限度に、休息期間を分割して与えることができる。 分割された休息期間は、1回当たり継続4時間以上、<u>合計11時間以上</u>でなければならない。 一定期間は<u>1か月を限度</u>とする。 分割は、<u>2分割まで</u>。

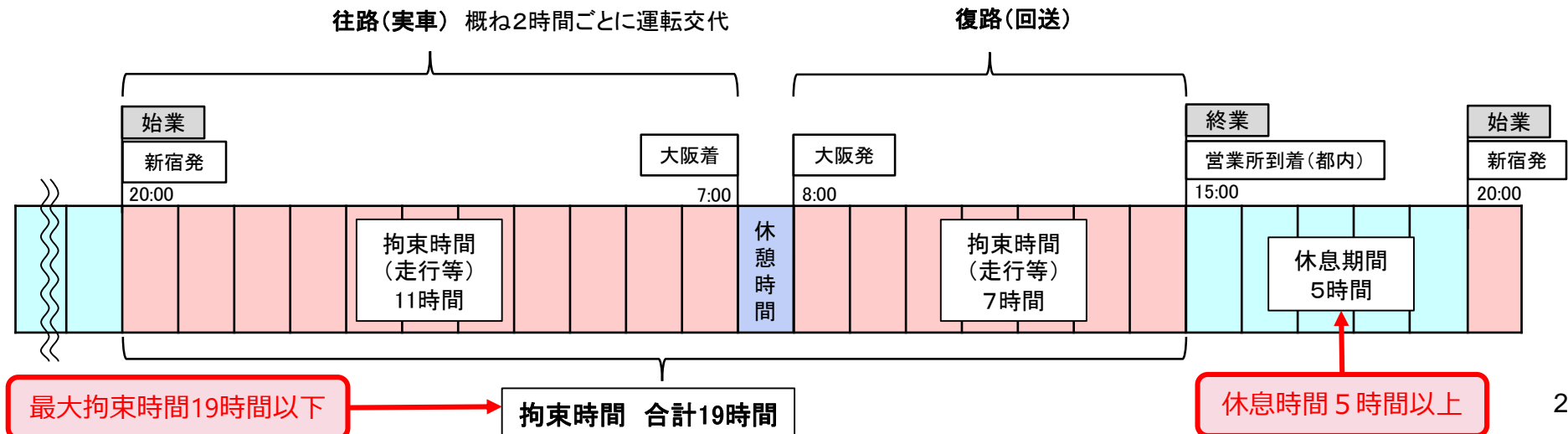
【例】（改正後）



改正の内容（特例：② 2人乗務特例）

	現行	改正後
2人乗務特例	<p>▷ 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（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）においては、<u>最大拘束時間を20時間まで延長可。休息期間を4時間まで短縮可。</u></p>	<p>▷ 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（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）には、<u>ア 運転者のため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、最大拘束時間を19時間まで延長可。休息期間を5時間まで短縮可。</u></p> <p>イ <u>車両内ベッドが設けられている場合や、上記アに掲げる場合であっ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場合、最大拘束時間を20時間まで延長可。休息期間を4時間まで短縮可。</u></p>

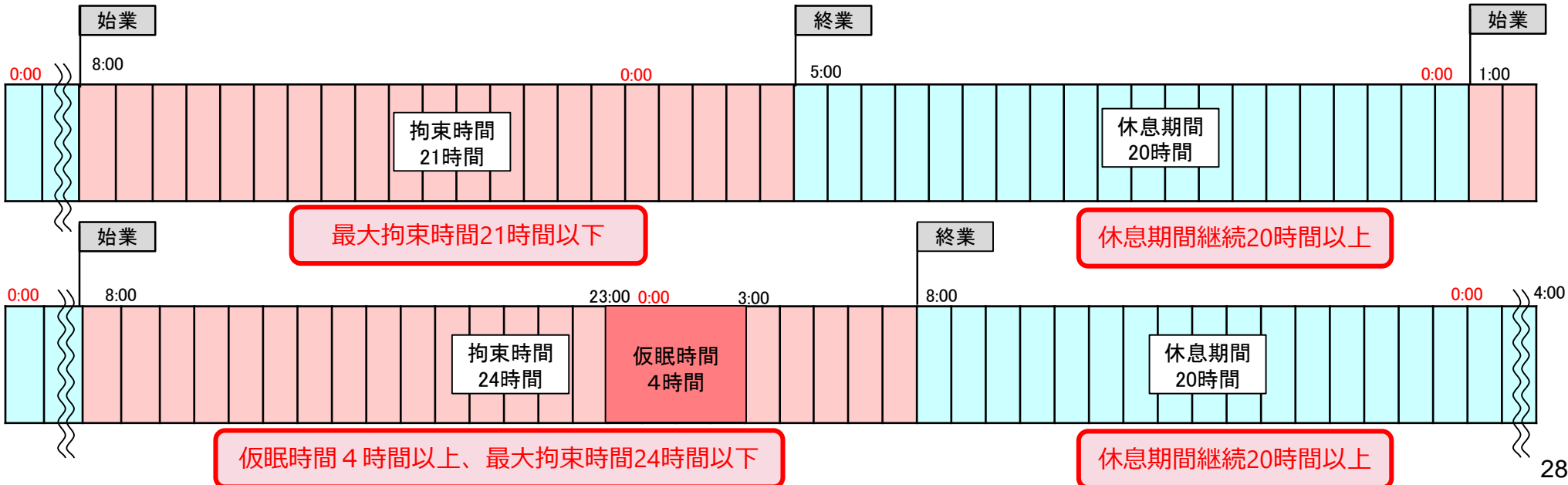
【例】（改正後：リクライニング方式の座席が確保されている場合（アの場合））



改正の内容（特例：③隔日勤務特例）

	現行	改正後
隔日勤務特例	<ul style="list-style-type: none"> ▷ 2 暦日における拘束時間は、21 時間を超えない。 ▷ 事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4 時間以上の仮眠時間を与える場合には、2 週間について3 回を限度に、拘束時間を24 時間まで延長可。 2 週間126 時間（21 時間×6 勤務）を超えない。 ▷ 勤務終了後、継続20 時間以上の休息期間。 	<ul style="list-style-type: none"> ▷ （変更なし）

【例】



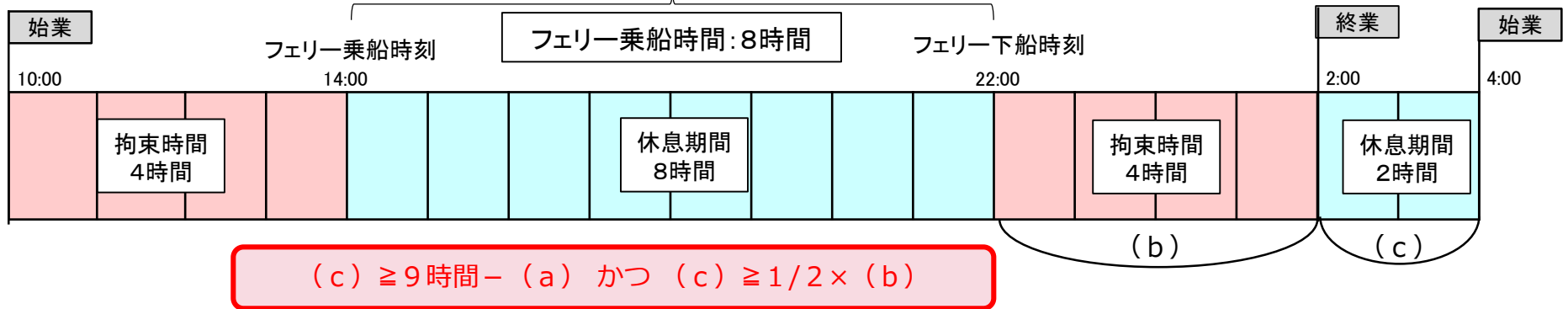
改正の内容（特例：④フェリー特例、休日労働）

	現行	改正後
フェリー特例	<ul style="list-style-type: none"> ▶ フェリー乗船時間のうち2時間については拘束時間として取り扱い、その他の時間は休息期間として扱う。 ▶ フェリー乗船時間が2時間を超える場合には、与えるべき休息期間の時間から、フェリー乗船中の休息期間について減ずることができる。 <p>ただし、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（※）。</p> <p>（※） 2人乗務の場合を除く。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ フェリー乗船時間(a)は、原則として、休息期間として扱う。 ▶ 与えるべき休息期間の時間から、フェリー乗船中の休息期間について減ずることができる。 <p>ただし、減算後の休息期間(c)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間(b)の2分の1を下回ってはならない（※）。</p> <p>（※） 2人乗務の場合を除く。</p>

【例】（改正後）



この事例では、 $(c) \geq 9 - 8 = 1$ かつ $(c) \geq 1/2 \times 4 = 2$ でなければならないことから、 $(c) \geq 2$ 時間となる



	現行	改正後
休日労働	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2週間について1回を超えない。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ （変更なし）