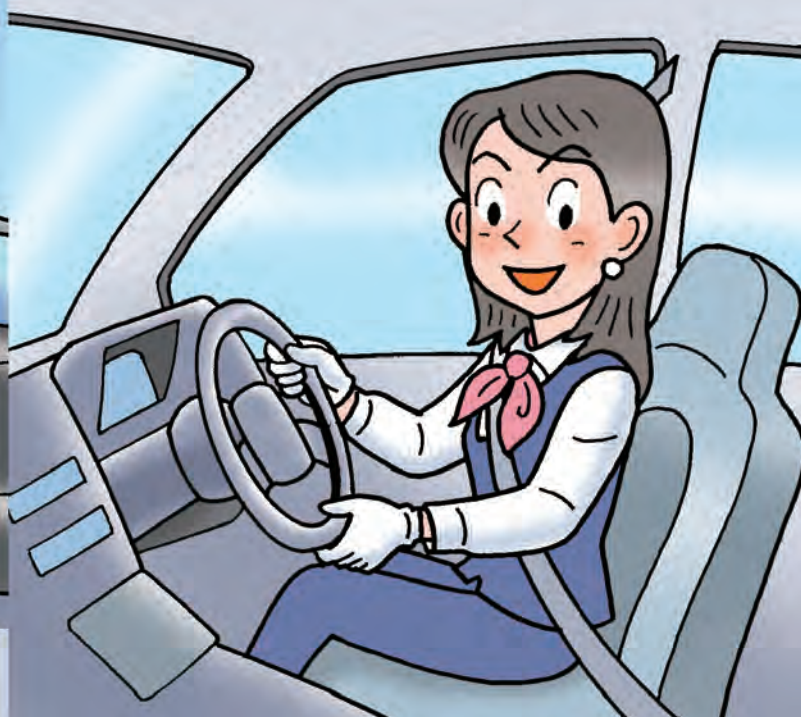




基礎編

タクシー・ハイヤー運転者の 労働時間等の改善のための基準



はじめに

タクシー運転者という仕事には、一般的な労働者とは異なる、さまざまな労働時間のルールが定められていますが、耳慣れない言葉も多いことでしょう。

そこで、この基礎編ではまず「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）」、いわゆる改善基準告示について、このルールが何のために定められているのか、といった基本的なことを学ぶことで、皆さん[※]がタクシー運転者として、安全・安心なサービスをお客様に提供するためにはどのように働けば良いのか、理解していただきます。

そのうえで、応用編ではさらに詳しく、具体的な運行事例などを紹介しながら、労働時間や休憩時間などの考え方について、より深く理解していただく構成になっています。

それではまず、「改善基準告示」って、いったい何？というところから始めていきましょう。

※対象となるのは、労基法第9条の労働者であって、4輪以上の自動車の運転の業務に主として従事する者です。業種は、運送業か否かを問わないため、送迎車両の運転者なども含まれます。

目 次

はじめに	1
1. タクシー輸送の仕事とは？	2
2. 運転者の1日とは？	3
3. 日勤勤務と隔日勤務の違いは？	5
4. 拘束時間、労働時間とは？	6
5. 休憩時間、休息期間とは？	6
6. 時間の考え方① 24時間	7
7. 時間の考え方② ダブルカウント	8
8. 車庫待ち等の拘束時間などの特例	9
9. ハイヤーとは？	9
10. 乗務記録、運行記録計	10

1. タクシー輸送の仕事とは？

◆重要度が高まるタクシー運転者という仕事

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

◆わたくしたちと公共交通の安全のために

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

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

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

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



2. 運転者の1日とは？

◆1日の業務の流れ

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

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

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

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

【流しの場合】出社から午前中まで（日勤勤務の場合）

①出社時 運転者の仕事は朝の出社時から始まります。まずは 運転免許証 や アルコールチェック など、運転者としての基本的な確認をします。また、運転者はお客様商売ですので、 身だしなみのチェック も欠かせません。	労働時間	拘束時間
②出庫前 自分自身のチェックの後は、車両のチェックです。その日の乗務を行う 車両の日常点検や清掃 などを行い、運行管理者から乗務前点呼を受けて、運転者証、日報、タコチャート紙（電子記憶媒体）などを受けとり、セットして、営業へ出発します。		
③午前営業 午前の営業を開始します。流し営業や無線から指示を受けての配車など、様々な方法でお客様をお乗せして目的地まで安全にお送りします。		

昼休みから帰庫、退社まで

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

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

◆仕事を理解し、時間を記録して、改善基準を守ろう

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

3. 日勤勤務と隔日勤務の違いは？

◆タクシー運転者の勤務形態

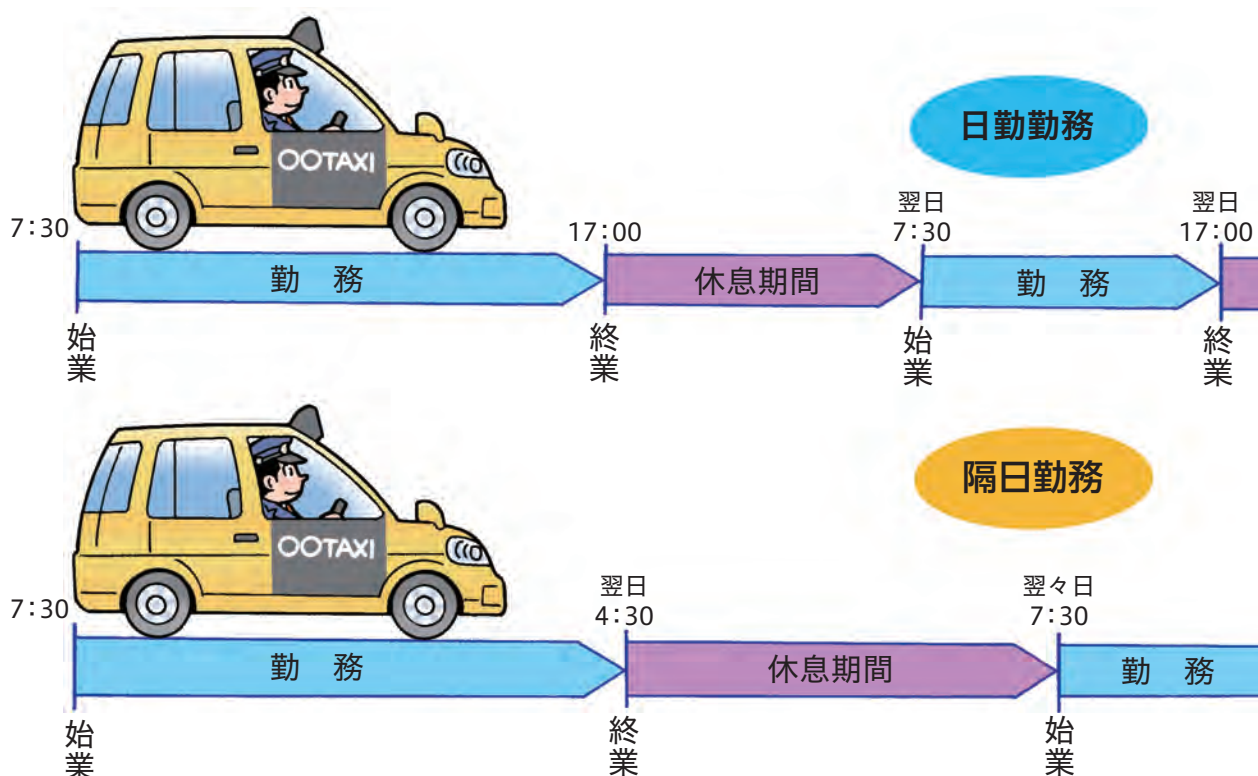
タクシー運転者の勤務時間には、大きく分けて「日勤勤務」と「隔日勤務」の2つがあります。

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

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

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

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



4. 拘束時間、労働時間とは？

◆拘束時間って？

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

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

◆労働時間って？

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

5. 休憩時間、休息期間とは？

◆休憩時間って？

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

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

◆休息期間って？

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

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

6. 時間の考え方① 24 時間

◆改善基準告示での時間の捉え方

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

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

◆運転者にとっての「1 日」とは

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

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



始業時刻の
朝 7 時から
翌日の朝 7 時までを
1 日とします。



1 日のなかに
拘束時間は
何時間？

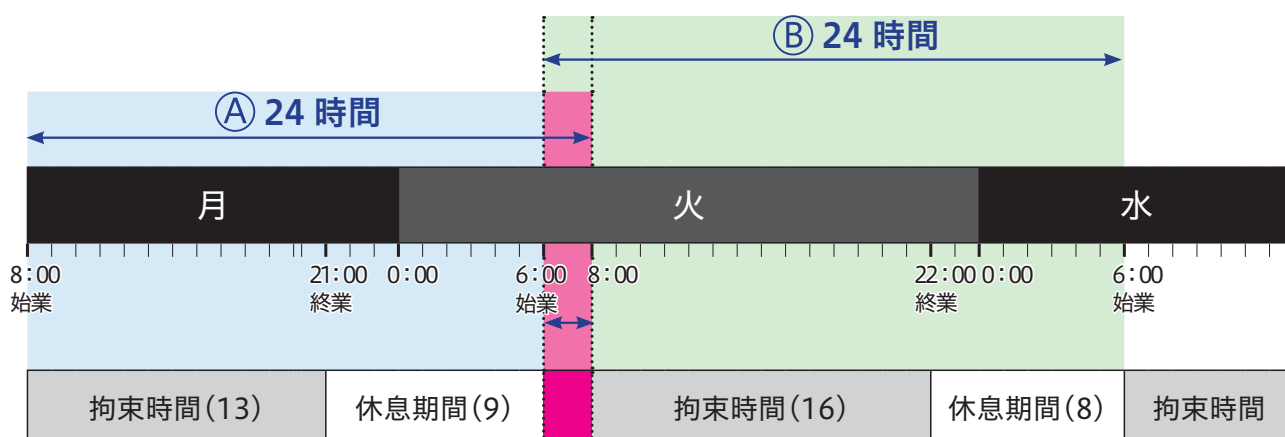
7. 時間の考え方② ダブルカウント

◆拘束時間のダブルカウント

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

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

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



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

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

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

8. 車庫待ち等の拘束時間などの特例

◆営業形態による特例

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

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

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

9. ハイヤーとは？

◆ハイヤーとタクシーは何が違うの？

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

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

ハイヤーには、いわゆる「都市型ハイヤー」と「その他ハイヤー」があります。

「都市型ハイヤー」とは、

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

があります。

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

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

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

10. 乗務記録、運行記録計

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

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

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

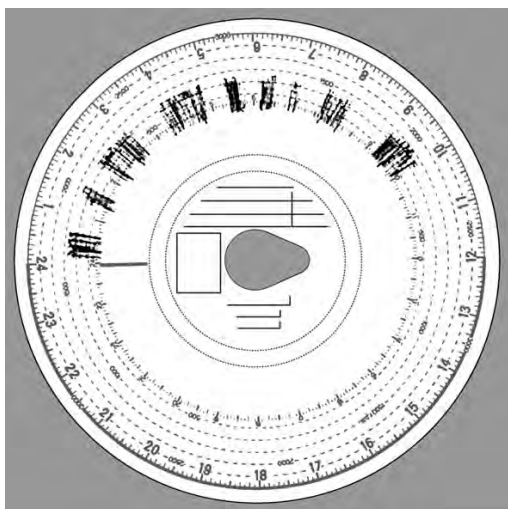
また、タクシー運転者の労働時間、休憩時間、拘束時間などを管理するためには、運行時間や速度が記録される「運行記録計（タコグラフともいう。）」が有効です。

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

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

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

【タコグラフ（アナログ式）】



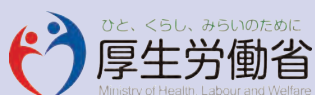
【運転日報（手書き式）】

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

◆改善基準告示の概要

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

タクシー・ハイヤー運転者の労働時間等の改善のための基準 ～基礎編～



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

平成 30 年度 厚生労働省委託事業

株式会社 日通総合研究所

タクシー・ハイヤー運転者の 労働時間等の改善のための基準



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

はじめに

タクシー運転者という仕事に関して定められている「労働時間等の改善のための基準」、いわゆる改善基準告示について、このルールが何のために定められているのか、といった基本的なことについては「基礎編」で学びました。

改善基準告示のなかでは、タクシー運転者の労働時間や休みに関して細かなルールが定められています。この「応用編」では、改善基準告示で定められているこれらのルールについて、具体的な事例を通して学んでいきます。

目 次

はじめに	1
1. 時間の考え方	2
2. 日勤勤務の拘束時間	3
3. 日勤勤務（車庫待ち等）の拘束時間	5
4. 隔日勤務の拘束時間	7
5. 隔日勤務（車庫待ち等）の拘束時間	9
6. 休日について	11
7. 時間外労働及び休日労働（日勤）.....	13
8. 時間外労働及び休日労働（隔勤）	15
9. 乗務記録、運行記録計	17
10. ハイヤーについて	18

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て 24 時間」をいいます。

◆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、1 か月等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。

◆起算日の考え方とは

改善基準告示では、1 日当たりや 1 か月当たりの拘束時間や、休息期間などについて定めていますが、この「1 か月」を数えるときの開始日を「**起算日**」と言います。

例えば、起算日を月初の 1 日で設定した場合、1 か月はその月の月末までとなりますが、起算日を 8 日で設定した場合は翌月の 7 日までを「1 か月」として計算します。このように、1 か月の総労働時間や休息期間の計算は、特定の日を起算日とし、1 か月ごとに区切って行うことになります。

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. 日勤勤務の拘束時間

- 日勤勤務の運転者の事例を見ながら、拘束時間に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

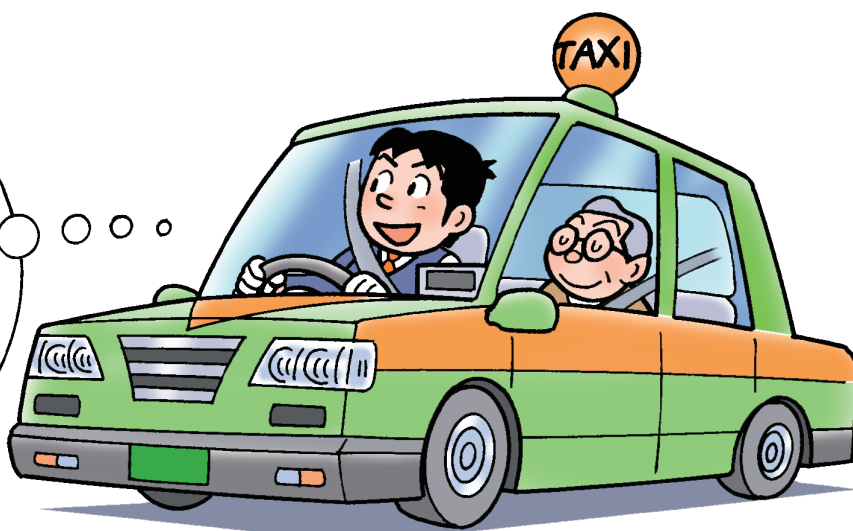
毎朝、8 時に出社して日常点検や清掃などを行い、運行管理者から乗務前点呼を受けて出庫します。この日は市内を流していましたが、思ったように売上げが伸びず、ギリギリまでお客様を探していましたが、帰庫直前に長距離のお客様にお乗りいただきました。少し戻りが遅くなってしまいましたが、何とか売上げが上がって良かったです。



目標売上げの目安として実車率 45% くらいを目指しています。その日の目標に達していないときは、つい「あと 1 人だけ」と頑張ってしまうます。

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
運転（実車）																										
運転（空車）																										
運転以外の業務																										
休憩																										
休息期間																										

長距離のお客様に乗っていただいたので、
何とかノルマを達成できそうだ！



★ 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

拘束時間（始業時刻から終業時刻までの時間）は 1 日に 13 時間以内を原則とします。延長は可能ですが、最大 16 時間が限度です。

左ページでは拘束時間が 18 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。また、もし翌朝も 8 時出社なら、休息期間も不足してしまいます。

左ページの例では、原則 13 時間以内に拘束時間を収めるためには 21 時には終業していなければなりませんので、帰庫後の納金や日報作成業務を考えると 20 時を過ぎた辺りで、回送にして帰庫に向かうことが必要でした（下記）。また、少なくとも 21 時半にお客様を降ろしたところで回送にしていれば、16 時間以内に収めることもできました。

売上げも大切ですが、ルール の 範囲内での安全運行が大前提ですので、常に帰庫時間を意識しながら運行しましょう。

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
運転（実車）																										
運転（空車）																										
運転以外の業務																										
休憩																										
休息期間																										

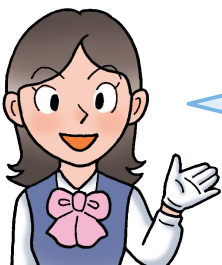
3. 日勤勤務（車庫待ち等）の拘束時間

○車庫待ち等の日勤勤務の運転者の事例を見ながら、拘束時間に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

車庫待ちの形態で日勤勤務を行っています。今朝は8時に点呼を受けて乗務を開始しました。いつもなら昼間であっても一定のお客様がいらっしゃるのですが、この日はお電話が少なかったこともあって、15時頃から2時間ほど仮眠をとりました。

夕方以降は何人かのお客様をお乗せした後、日付が変わって電話も少なくなかったことから、2時から仮眠をとりましたが、ご予約をいただいていたので5時には起きてお客様の家へ迎車に向かいました。

お客様を駅までお送りして事務所に戻りましたが、その後は呼出しもなかったので日報を作成して8時には退社しました。



お昼に2時間ほど仮眠をとっていたので、夜間の仮眠と併せて5時間の仮眠をとりました。昼寝をしていたので身体的にも楽でした。

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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							

2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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							

★ 改善基準のポイント ★

○車庫待ち等の運転者については、以下の要件の下に1日の拘束時間を24時間まで延長可能

- ①勤務終了後は継続20時間以上の休息期間
- ②1日の拘束時間が16時間を超える回数は1か月に7回以内
- ③1日の拘束時間が18時間を超える場合は、夜間4時間以上の仮眠時間を与える

車庫待ち等の運転者については、拘束時間の特例があり、上記の要件を満たす場合には1日の拘束時間を24時間まで延長できます。

左ページの運転者は車庫待ち等の勤務で朝8時から翌朝8時までの24時間勤務を行っており、仮眠時間を5時間とっているので大丈夫だと思っているようです。しかし、特例の条件は「夜間4時間以上」の仮眠時間としています。「夜間」とは一般的に日没から日の出までを指しますが、左ページのケースでは「夜間」には3時間しか仮眠をとっていないため、改善基準告示違反となります。

したがって、予約のお客様のために朝5時に起きなければいけないのであれば、1時には仮眠をとり始めなければなりません（下記）。基準は「自分の身体」ではなく「時間」ですので、身体的に楽であると感じていても、実態として身体に疲労がたまっていることが考えられますので、時間のルールは守らなければなりません。

2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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							

4. 隔日勤務の拘束時間

○隔日勤務の運転者の事例を見ながら、拘束時間に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

隔日勤務で働いています。27 時間の休息期間をとって、今日は午後からの勤務で、始業時刻は 14 時でした。

出庫後は夕食の時間も含め、適宜の休憩時間を取りながら翌朝 10 時過ぎには帰庫し、洗車や納金、日報作成などを済ませて 11 時に終業しました。

帰り際に管理者から翌日勤務予定の運転者が体調を崩したと聞き、前の日は 27 時間も休んでいたこともあって、翌日は早めに出社して 6 時から乗務しました。



前の日はゆっくり休めたし、同僚が体調を崩したと聞いて早めに出ようと思いました。同じ職場の仲間同士、助け合いは大切だと思います。

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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

2 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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

3 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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

★ 改善基準のポイント ★

- 隔日勤務の2暦日の拘束時間は21時間以内
- 勤務終了後は継続20時間以上の休息期間が必要

隔日勤務の運転者の拘束時間（始業時刻から終業時刻までの時間）は2暦日で21時間以内とされています。また、勤務終了後は継続20時間以上の休息期間をとる必要があります。

左ページでは拘束時間は21時間となっており、改善基準告示の範囲内に収まっていますが、翌日の始業時刻までの時間が19時間しか空いていませんので、改善基準告示違反となります。

左ページの例では、休息期間を継続20時間以上確保するためには、翌日の始業時刻は7時以降にしなければなりません（下記）。

職場の仲間と助け合って働くのは良いことではありますが、一般の事務員とは異なり、運転者は改善基準告示の遵守が大前提です。仲間のためであっても労働時間のルールを常に意識しましょう。

3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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

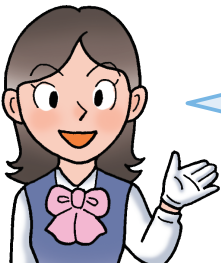
5. 隔日勤務（車庫待ち等）の拘束時間

○車庫待ち等の隔日勤務の運転者の事例を見ながら、拘束時間に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

隔日勤務の車庫待ち等は、ほとんどみられません。顧客の需要等に応じるため、一定の周期でいわゆる泊まり番を組まざるを得ない場合もあります。自分は車庫待ちの形態で隔日勤務を行っており、会社と労使協定も交わしています。今日の始業時刻は11時でしたが、この日はコンスタントにお客様のお電話を頂戴しました。

夕食をとったあと、19時から仮眠をとりましたが、お客様からの配車要請で21時にいったん起きて乗務しました。お客様をお乗せして23時半に営業所に戻ってきましたが、先ほど2時間しか眠っていなかったため、0時から2時まで仮眠をとりました。

2時以降も何人かのお客様をお乗せしたあと、日報を作成して11時には終業しました。



この日はお客様が多かったので売上げもあがりました。仮眠時間もあわせて4時間とれたので、終業後の疲労もそれほどではありませんでした。

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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							

2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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							

★ 改善基準のポイント ★

○車庫待ち等の運転者については、夜間 4 時間以上の仮眠時間を与えることにより、2 暦日の拘束時間を 24 時間まで延長可能

ただし、労使協定により以下の事項を定める必要がある

- ①協定の適用対象者
- ② 1 か月について 2 暦日の拘束時間が 21 時間を超える勤務の回数（7 回以内）
- ③当該協定の有効期間

車庫待ち等のタクシー運転者は、比較的作業密度が低いことから一定の条件の下に最大拘束時間の延長を認めていますが、その条件の一つに、「夜間 4 時間以上の仮眠時間を与えること」を条件としています（車庫待ち等の隔日勤務者の場合）。

そもそも仮眠を与えることの趣旨は、タクシー運転者の心身の疲弊を緩和するとともに、疲労の回復を主たる目的としているため、仮眠時間を 2 時間ずつに分割して合計 4 時間とするような分割付与は認められません。

左ページの例では、19 時から仮眠を始めているので 23 時までを仮眠時間とする必要がありました。もしくは、乗務から戻って 0 時からの仮眠を 4 時までとしていれば改善基準告示を遵守できていたことになります（下記）。

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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							

2 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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							

6. 休日について

○下記の運転者の事例を見ながら、休日に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

今週の週末はどこにも出かけず、家でゆっくりと過ごしました。休み前に少しやり残したことがあったので、3日目はいつもより少し早めの7時に出勤しました。



この休みはしっかりと休めたし、片づけたい事務仕事があるから、休み明けは早起きして頭の冴えてるうちに片付けてしまおうかな。

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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

2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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

3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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

★ 改善基準のポイント ★

○休日「休息期間 + 24 時間の連続した時間」

○休息期間は日勤の場合 継続 8 時間以上

隔日の場合 継続 20 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（日勤）

⇒休日は 20 時間 + 24 時間 = 44 時間以上の連続した時間が必要（隔勤）

改善基準告示で休日と認められるのは「休息期間 + 24 時間の連続した労働義務のない時間」です。

左ページでは1日目の休息期間が同日の24時から始まって2日目の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、3日目に午前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、これは休日として扱うことはできません。3日目は8時以降に始業することが必要です。

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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

2 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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

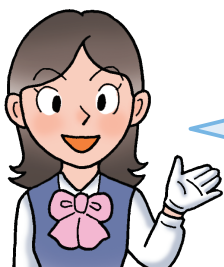
3 日目	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
運転（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

7. 時間外労働及び休日労働（日勤）

- 日勤勤務の運転者の事例を見ながら、時間外労働や休日労働に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

日勤勤務の運転者 Aさんは、将来のために若いうちにお金を貯めておきたいと思っており、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。

Aさんは、毎週月曜日から金曜日まで8時間働く勤務シフトに固定されており、毎週土日が休日になります。このうち、就業規則等で毎週日曜日を法定休日と定めています。



残業手当や休日出勤手当がほしいので、たくさん残業・休日出勤したいな～。

運転者がイメージしている1か月

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

拘束時間合計 310 時間

2 週間連続で休日労働をしている

★ 改善基準のポイント ★

○休日労働は2週間に1回が限度

○1か月の拘束時間（労働時間＋休憩時間）は299時間が限度

労働基準法の規定により、法定労働時間は週40時間（1日8時間）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となります。

ただし、4ページでみたように改善基準告示では日勤勤務の運転者の場合、1日の拘束時間は最大16時間以内となっているので、これを超えて働くことはできません。

また、これに加えて1か月の拘束時間についても上限が定められており、日勤勤務の運転者では1か月の拘束時間の上限は原則299時間と定められています。左ページでは拘束時間が1か月で310時間となっていま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の限度も規定されています。休日労働は2週間に1回が限度ですが、左ページでは第3週と第4週連続で休日に出勤しているため、休日労働の違反になります。（1日を起算日とした場合）

下記のような働き方であれば、1か月の拘束時間は299時間に収まっており、休日労働に関しても2週間に1回の限度内となっているので大丈夫です。

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

8. 時間外労働及び休日労働（隔勤）

○隔日勤務の運転者の事例を見ながら、時間外労働や休日労働に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

隔日勤務の運転者Bさんは、休日労働（休日出勤）を行わない範囲内で時間外労働（残業）をたくさんこなすことで、残業手当を稼ごうと考えています。



できれば給料はたくさん欲しいので、可能な範囲で目いっぱい働きたいけど、やっぱり休日には趣味の時間を確保したいです。

運転者がイメージしている1か月

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

拘束時間合計 273 時間

金曜日の終業後は月曜の始業までかならず休んでいる

★ 改善基準のポイント ★

- 休日労働は2週間に1回が限度
- 1か月の拘束時間（労働時間＋休憩時間）は262時間が限度
- 労使協定があれば1年のうち6か月までは、270時間まで延長

労働基準法の規定により、法定労働時間は週40時間（1日8時間）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となります。

ただし、8ページでみたように改善基準告示では隔日勤務の運転者の場合、2暦日の拘束時間は最大21時間以内となっているので、これを超えて働くことはできません。

また、これに加えて1か月の拘束時間についても上限が定められており、隔日勤務の運転者では1か月の拘束時間の上限は原則262時間（労使協定があれば1年のうち6か月までは、270時間）と定められています。左ページでは1か月の拘束時間が273時間となっていますので、労使協定があったとしても、このような働き方は認められません。

下記のような働き方であれば、1か月の拘束時間は262時間に収まっていますので、改善基準告示の範囲内に収まっています。

なお、12ページでみたように、隔日勤務の運転者の場合には連続した労働義務のない44時間を休日として取り扱うこととしており、そのなかに暦日24時間があればそれを法定休日として取り扱うこととしています。

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

9. 乗務記録、運行記録計

タクシー運転者は自らの拘束時間や時間外労働、休息期間などについて、改善基準に違反しないようにしなければなりません。

また、車両 5 両以上を管理する営業所には法定資格を有する運行管理者が選任されますが、運行管理者は運転者の労働時間等が労働基準法や改善基準の範囲内になるように乗務割を作成し、日々の運行状況を確認して必要な指導をしなければなりません。その際には、乗務記録や運行管理計の記録などを活用した管理が重要となります。

最新の車載メーターではデジタルタコグラフ、GPS などと連動しており、乗務終了後に自動日報作成や運転評価まで行えるものもあるので、労働時間管理がより簡単、正確に行うことができます。

【日報の例】

[illegible]

10. ハイヤーについて

○ハイヤーについては拘束時間や休息期間等の規制は適用されません。

ハイヤー事業においては、最近のアウトソーシングなどの影響で、会社の重役、団体の役員、市町村役場や議会の幹部などを顧客として一定期間契約運行することがあります。

そのような場合、それぞれのおお客様のご都合により1日や1か月の利用時間が長くなることがあります。

特に全国的な会議や学会、イベントなどが開催される時期や、突発的に社会的な関心事が発生した場合などは、事前に想定された以上の長時間の利用となることがあります。

また、お客様は秘密保持などの理由から、常に同じ運転者を希望されることも多くあります。

そのような場合でも、労働基準法に定められた36協定の範囲や改善基準の範囲を超えて同じ運転者が運行することができないことを、会社幹部や運行管理者はおお客様に十分に説明して理解を得ておくことが大切です。



◆改善基準告示の概要

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

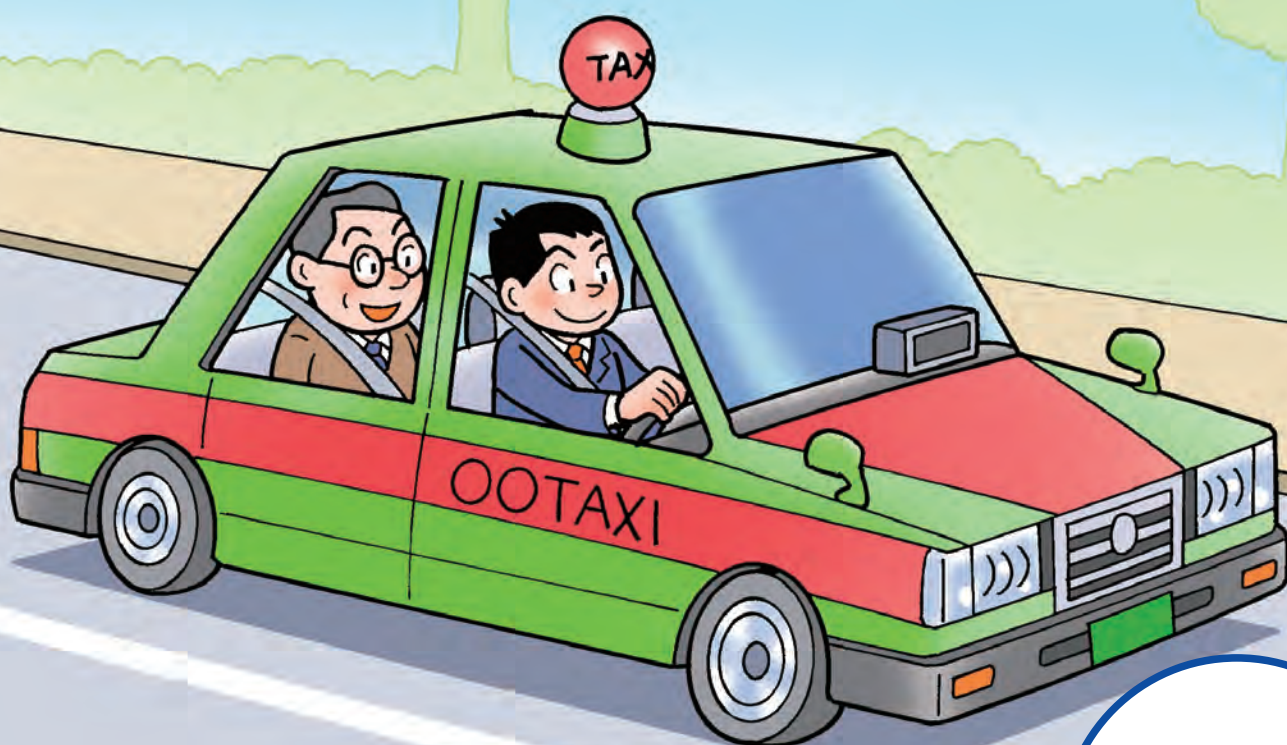
タクシー・ハイヤー運転者の労働時間等の改善のための基準 ～応用編～



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

平成 30 年度 厚生労働省委託事業

株式会社 日通総合研究所



基礎編

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



平成 30 年度 厚生労働省委託事業
株式会社 日通総合研究所

本マニュアルの構成

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

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

● 追記内容についてはその内容ごとに下のマークを付けています。

講習におけるポイント：



根拠となる法令等の管理者が知っておくべき追加情報：



自社の状況として事前に確認すべき内容：



その他の情報：



講習にあたっての心構え

● 自信を持って臨む

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

● 身近な事例を取り入れて説明する

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

● 理解度をチェックしながら進める

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

1. タクシー輸送の仕事とは？

◆重要度が高まるタクシー運転者という仕事

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

◆わたくしたちと公共交通の安全のために

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

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

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

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



追加情報

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

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

追加情報

改善基準告示の目的は「労働時間等の労働条件の向上を図ること」です。

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

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

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

2. 運転者の1日とは？

◆1日の業務の流れ

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

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

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

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

【流しの場合】出社から午前中まで（日勤勤務の場合）

①出社時

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

②出庫前

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

③午前営業

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

労

拘

働

束

時

時

間

間

事前確認

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

3



ポイント

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

昼休みから帰庫、退社まで

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

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

◆仕事を理解し、時間を記録して、改善基準を守ろう

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



ポイント

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



ポイント

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

3. 日勤勤務と隔日勤務の違いは？

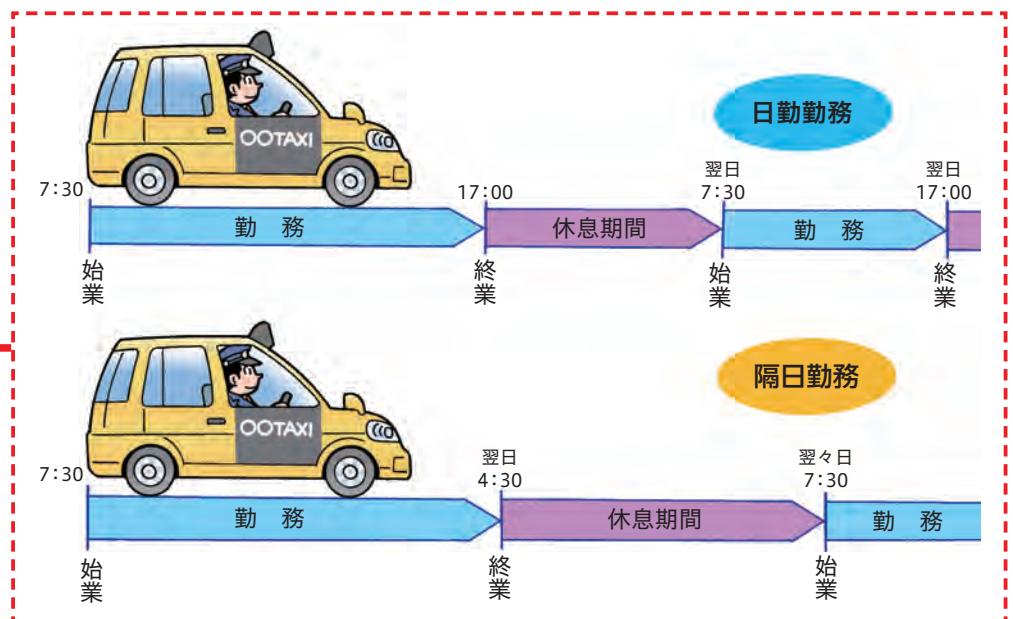
◆タクシー運転者の勤務形態

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

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

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

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



事前確認

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

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

4. 拘束時間、労働時間とは？

◆拘束時間って？

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

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

◆労働時間って？

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

👉 ポイント

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

拘束時間＝労働時間＋休憩時間

ということを説明しましょう。

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

5. 休憩時間、休息期間とは？

◆休憩時間って？

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

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

◆休息期間って？

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

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

👉 ポイント

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



追加情報

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

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



追加情報

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

6. 時間の考え方① 24 時間

◆改善基準告示での時間の捉え方

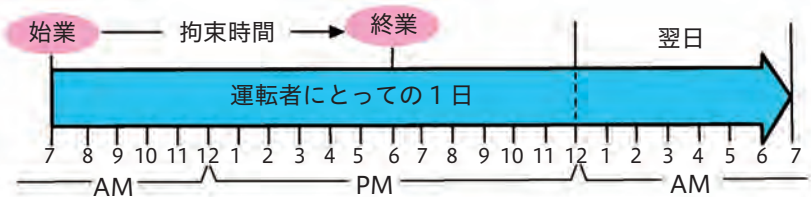
「改善基準告示」とは、わたくしたち運転者の拘束時間や休息期間などについて定められたルールで、1日当たりや1か月当たりなど、一定の期間中にどれだけ働けるかが定められています。

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

◆運転者にとっての「1日」とは

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

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



始業時刻の
朝7時から
翌日の朝7時までを
1日とします。



1日のなかに
拘束時間は
何時間？



ポイント

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

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

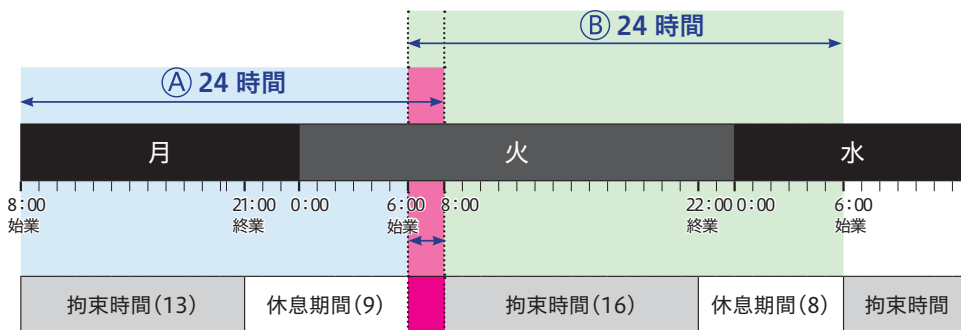
7. 時間の考え方② ダブルカウント

◆拘束時間のダブルカウント

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

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

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



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

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

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

ポイント

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

8. 車庫待ち等の拘束時間などの特例

◆営業形態による特例

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

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

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

9. ハイヤーとは？

◆ハイヤーとタクシーは何が違うの？

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

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

ハイヤーには、いわゆる「都市型ハイヤー」と「その他ハイヤー」があります。

「都市型ハイヤー」とは、

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

があります。

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

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

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

9



ポイント

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

10. 乗務記録、運行記録計

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

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

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

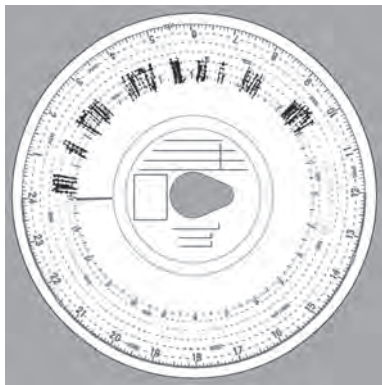
また、タクシー運転者の労働時間、休憩時間、拘束時間などを管理するためには、運行時間や速度が記録される「運行記録計（タコグラフともいう。）」が有効です。

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

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

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

【タコグラフ（アナログ式）】



【運転日報（手書き式）】

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

10



追加情報

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



ポイント

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

◆改善基準告示の概要

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

その他情報

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

追加情報

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

タクシー・ハイヤー運転者の労働時間等の改善のための基準 ～基礎編～



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

平成 30 年度 厚生労働省委託事業
株式会社 日通総合研究所

タクシー・ハイヤー運転者の労働時間等の改善のための基準 ～基礎編～

教育・研修マニュアル

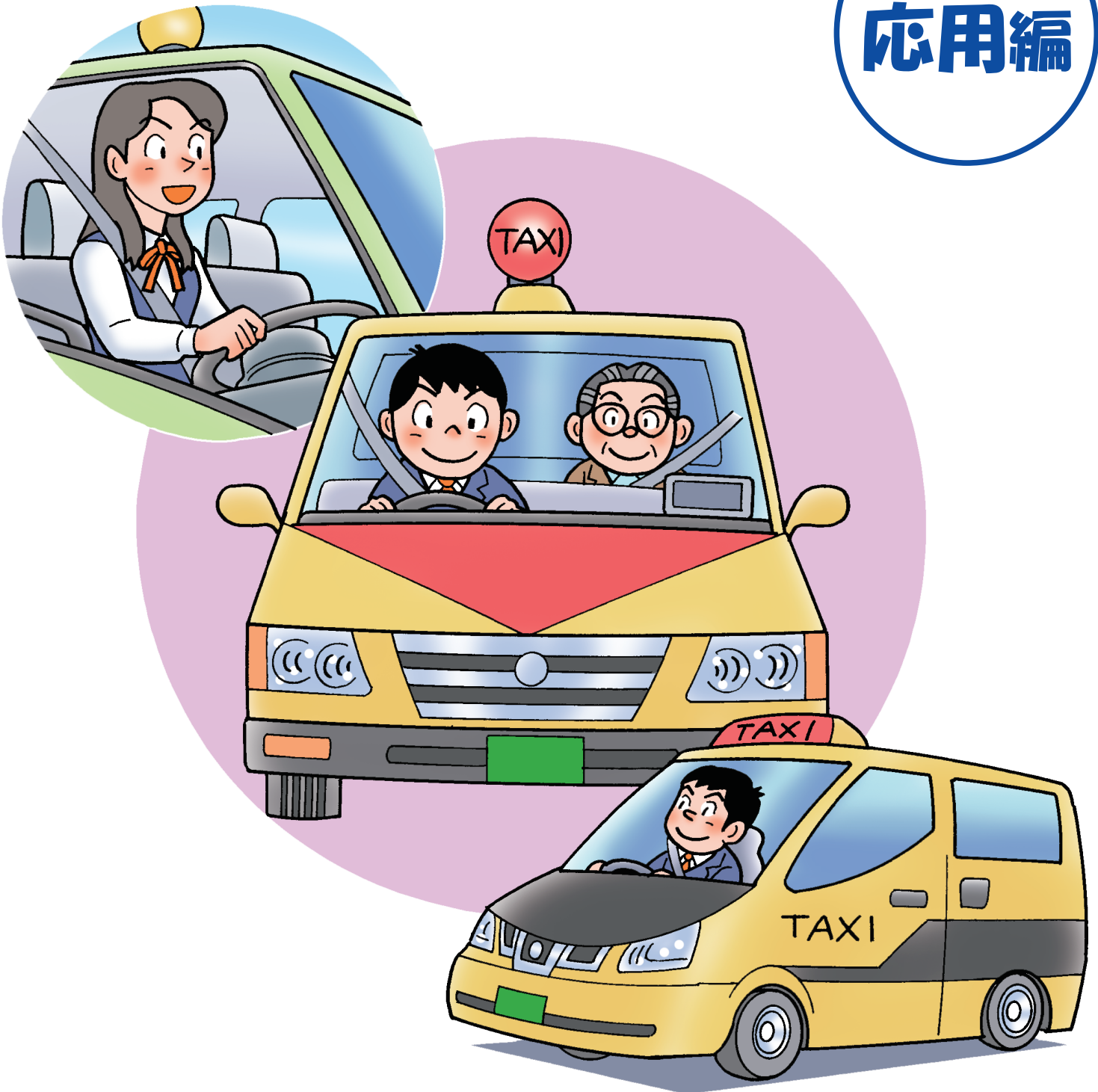


ひと、暮らし、みらいのために
厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

平成 30 年度 厚生労働省委託事業
株式会社 日通総合研究所

タクシー・ハイヤー運転者の 労働時間等の改善のための基準 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。

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。

- ### 3. 1日勤務（車庫待ち等）の拘束時間

○車庫待ち等の自動車の運送待ちの事例を見ながら、拘束時間に留意して、正しい運用を定めてもらうよう指導いたします。

1

車庫待ちの形態では自動車を待っています。今回は8時に1泊待ちを完了して出勤しました。いつもなら車庫まで歩いて一泊の出勤時間に入ってしまうのですが、この日は出勤前少なかったこともあって、15時前から2時間待ちに出勤をとりました。

夕方には同僚のAさんが出勤を待たせました。自分が待ちで電報もなくなってきたことから、2時から出勤をしようと、2時半頃に待たしていたものの5時にはまだ車庫のお客待ちの状況に変わっていません。

車庫待ちをやり切ったAさんに話を聞くと、その後出勤しなかったのだから出勤を待たせようとは3時には退社しました。

4

ポイント

ここでは「突発」の機会がポイントとなります。お客待ちの運用が入ったことであれば、その時間を考慮して出勤をとる必要があります。

【参考】 車庫待ち

2

○夜間勤務のポイント★

 - 夜間勤務中の運送待ちについては、運送の要件に1日の拘束時間を24時間以上延長する
 - 夜間勤務が20時間以上ある場合は
 - ① 1日の拘束時間が16時間を延長し最長17時に7時前に
 - ② 1日の拘束時間が18時間を延長し最長は、夜間4時間以上の出勤時間を延長する

3

○夜間勤務中のポイント★

 - ① 1日の拘束時間が24時間を超過する場合は
 - ② 夜間の勤務時間と車庫待ちの時間7時から出勤を待てる24時間を待てるまで、勤務時間5時間としているの最大と定めているように、勤務時間「夜間4時間」の勤務時間として、「夜間」は1泊の出勤か1泊の出勤を延長しますが、夜間の延長は「夜間」に3時間以上勤務を待っている必要があり、夜間勤務時間と見なされます。

したがって、夜間の勤務時間5時間以上延長を待たなければならない場合は、1泊は出勤を待てる必要になります（予定）。夜間「夜間の勤務」ではなく「夜間」である、勤務中にである必要があります。実際に1泊に勤務を待たないことが考えられますが、勤務の1泊は1泊待ちではありません。

4

ポイント

夜間の勤務時間5時間以上延長を待たなければならない場合は、1泊は出勤を待てる必要になります（予定）。夜間「夜間の勤務」ではなく「夜間」である、勤務中にである必要があります。実際に1泊に勤務を待たないことが考えられますが、勤務の1泊は1泊待ちではありません。

1泊待ち

勤務時間	1泊待ち	2泊待ち	3泊待ち	4泊待ち	5泊待ち	6泊待ち	7泊待ち	8泊待ち	9泊待ち	10泊待ち	11泊待ち	12泊待ち	13泊待ち	14泊待ち	15泊待ち	16泊待ち	17泊待ち	18泊待ち	19泊待ち	20泊待ち	21泊待ち	22泊待ち	23泊待ち	24泊待ち
1時～2時																								
2時～3時																								
3時～4時																								
4時～5時																								
5時～6時																								
6時～7時																								
7時～8時																								
8時～9時																								
9時～10時																								
10時～11時																								
11時～12時																								
12時～13時																								
13時～14時																								
14時～15時																								
15時～16時																								
16時～17時																								
17時～18時																								
18時～19時																								
19時～20時																								
20時～21時																								
21時～22時																								
22時～23時																								
23時～24時																								

2泊待ち

勤務時間	1
------	---

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て24時間」をいいます。

◆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の大事なポイントとなります。一方、1か月等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か月当たりの拘束時間や、休息期間などについて定めていますが、この「1か月」を数えるときの開始日を「**起算日**」と言います。

例えば、起算日を月初の1日で設定した場合、1か月はその月の月末までとなりますが、起算日を8日で設定した場合は翌月の7日までを「1か月」として計算します。このように、1か月の総労働時間や休息期間の計算は、特定の日を起算日とし、1か月ごとに区切って行うことになります。

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。



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。

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）

2. 日勤勤務の拘束時間

○日勤勤務の運転者の事例を見ながら、拘束時間に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

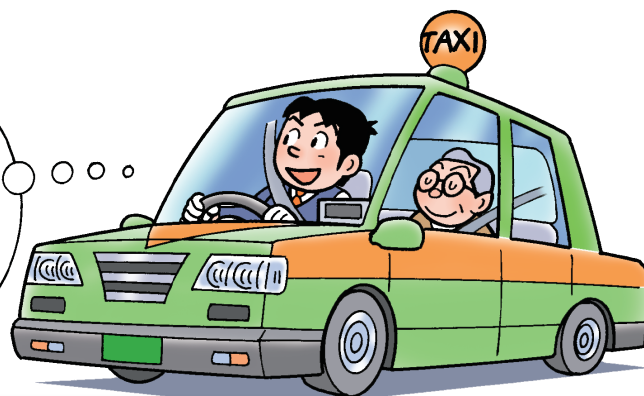
毎朝、8時に出社して日常点検や清掃などを行い、運行管理者から乗務前点呼を受けて出庫します。この日は市内を流していましたが、思ったように売上げが伸びず、ギリギリまでお客様を探していましたが、帰庫直前に長距離のお客様にお乗りいただきました。少し戻りが遅くなってしまいましたが、何とか売上げが上がって良かったです。



目標売上げの目安として実車率45%くらいを目指しています。その日の目標に達していないときは、つい「あと1人だけ」と頑張ってしまう。

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
運転（実車）																										
運転（空車）																										
運転以外の業務																										
休憩																										
休息期間																										

長距離のお客様に乗っていただいたので、何とかノルマを達成できそうだ！



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

拘束時間（始業時刻から終業時刻までの時間）は 1 日に 13 時間以内を原則とします。延長は可能ですが、最大 16 時間が限度です。

左ページでは拘束時間が 18 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。また、もし翌朝も 8 時出社なら、休息期間も不足してしまいます。

左ページの例では、原則 13 時間以内に拘束時間を収めるためには 21 時には終業していなければなりませんので、帰庫後の納金や日報作成業務を考えると 20 時を過ぎた辺りで、回送にして帰庫に向かうことが必要でした（下記）。また、少なくとも 21 時半にお客様を降ろしたところで回送にしていれば、16 時間以内に収めることもできました。

売上げも大切ですが、ルールの範囲内での安全運行が大前提ですので、常に帰庫時間を意識しながら運行しましょう。

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
運転（実車）																										
運転（空車）																										
運転以外の業務																										
休憩																										
休息期間																										

4



追加情報

日勤勤務の運転者の拘束時間、休息期間については改善基準告示第 2 条 1 項に規定されています。

3. 日勤勤務（車庫待ち等）の拘束時間

○車庫待ち等の日勤勤務の運転者の事例を見ながら、拘束時間に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

車庫待ちの形態で日勤勤務を行っています。今朝は8時に点呼を受けて乗務を開始しました。いつもなら昼間であっても一定のお客様がいらっしゃるのですが、この日はお電話が少なかったこともあって、15時頃から2時間ほど仮眠をとりました。

夕方以降は何人かのお客様をお乗せした後、日付が変わって電話も少なくなかったことから、2時から仮眠をとりましたが、ご予約をいただいていたので5時には起きてお客様の家へ迎車に向かいました。

お客様を駅までお送りして事務所に戻りましたが、その後は呼出しもなかったので日報を作成して8時には退社しました。



お昼に2時間ほど仮眠をとっていたので、夜間の仮眠と併せて5時間の仮眠をとりました。昼寝をしていたので身体的にも楽でした。

ポイント

ここでは「夜間」の概念がポイントとなります。お客様の予約が入っていたのであれば、その時間を考慮して仮眠をとる必要があります。

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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							

2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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							

★ 改善基準のポイント ★

- 車庫待ち等の運転者については、以下の要件の下に1日の拘束時間を24時間まで延長可能
- ①勤務終了後は継続20時間以上の休息期間
 - ②1日の拘束時間が16時間を超える回数は1か月に7回以内
 - ③1日の拘束時間が18時間を超える場合は、夜間4時間以上の仮眠時間を与える

車庫待ち等の運転者については、拘束時間の特例があり、上記の要件を満たす場合には1日の拘束時間を24時間まで延長できます。

左ページの運転者は車庫待ち等の勤務で朝8時から翌朝8時までの24時間勤務を行っており、仮眠時間を5時間とっているので大丈夫だと思っているようです。しかし、特例の条件は「夜間4時間以上」の仮眠時間としています。「夜間」とは一般的に日没から日の出までを指しますが、左ページのケースでは「夜間」には3時間しか仮眠をとっていないため、改善基準告示違反となります。

したがって、予約のお客様のために朝5時に起きなければいけないのであれば、1時には仮眠をとり始めなければなりません（下記）。基準は「自分の身体」ではなく「時間」ですので、身体的に楽であると感じていても、実態として身体に疲労がたまっていることが考えられますので、時間のルールは守らなければなりません。



ポイント

「夜間」は日没から日の出までを指すとされています。したがって季節によって指している時間が変われることを説明しておきましょう。

6

2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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							



事前確認

自社の労使協定の内容について、事前に確認したうえで、講習を通してその内容を受講者と共有しましょう。

4. 隔日勤務の拘束時間

○隔日勤務の運転者の事例を見ながら、拘束時間に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

隔日勤務で働いています。27 時間の休息期間をとって、今日は午後からの勤務で、始業時刻は 14 時でした。

出庫後は夕食の時間も含め、適宜の休憩時間を取りながら翌朝 10 時過ぎには帰庫し、洗車や納金、日報作成などを済ませて 11 時に終業しました。

帰り際に管理者から翌日勤務予定の運転者が体調を崩したと聞き、前の日は 27 時間も休んでいたこともあって、翌日は早めに出社して 6 時から乗務しました。



前の日はゆっくり休めたし、同僚が体調を崩したと聞いて早めに出ようと思いました。同じ職場の仲間同士、助け合いは大切だと思います。

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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							
2 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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							
3 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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

7



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 ★

- 隔日勤務の2暦日の拘束時間は21時間以内
- 勤務終了後は継続20時間以上の休息期間が必要

隔日勤務の運転者の拘束時間（始業時刻から終業時刻までの時間）は2暦日で21時間以内とされています。また、勤務終了後は継続20時間以上の休息期間をとる必要があります。

左ページでは拘束時間は21時間となっており、改善基準告示の範囲内に収まっていますが、翌日の始業時刻までの時間が19時間しか空いていませんので、改善基準告示違反となります。

左ページの例では、休息期間を継続20時間以上確保するためには、翌日の始業時刻は7時以降にしなければなりません（下記）。

職場の仲間と助け合って働くのは良いことではありますが、一般の事務員とは異なり、運転者は改善基準告示の遵守が大前提です。仲間のためであっても労働時間のルールを常に意識しましょう。

3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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

ポイント

ここでは、改善基準告示に規定があるため、管理者指示の範疇を超えた出社については絶対に行わないよう、周知徹底を図りましょう。

追加情報

隔日勤務の運転者の拘束時間、休息期間については改善基準告示第2条2項に規定されています。

5. 隔日勤務（車庫待ち等）の拘束時間

○車庫待ち等の隔日勤務の運転者の事例を見ながら、拘束時間に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

隔日勤務の車庫待ち等は、ほとんどみられません。顧客の需要等に応じるため、一定の周期でいわゆる泊まり番を組まざるを得ない場合もあります。自分は車庫待ちの形態で隔日勤務を行っており、会社と労使協定も交わしています。今日の始業時刻は11時でしたが、この日はコンスタントにお客様のお電話を頂戴しました。

夕食をとったあと、19時から仮眠をとりましたが、お客様からの配車要請で21時にいったん起きて乗務しました。お客様をお乗せして23時半に営業所に戻ってきましたが、先ほど2時間しか眠っていなかったため、0時から2時まで仮眠をとりました。

2時以降も何人かのお客様をお乗せしたあと、日報を作成して11時には終業しました。



この日はお客様が多かったので売上げもあがりました。仮眠時間もあわせて4時間とれたので、終業後の疲労もそれほどではありませんでした。

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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							
2 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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							

9



ポイント

改善基準告示の趣旨は労働時間等の労働条件の向上を図ることであり、それはお客様の安全と、公共交通の安全、そしてわたしたち自身の安全を守ることにつながります。仮眠はそのための疲労回復を目的としています。この点を改めて運転者に対して徹底させましょう。

★ 改善基準のポイント ★

- 車庫待ち等の運転者については、夜間 4 時間以上の仮眠時間を与えることにより、2 暦日の拘束時間を 24 時間まで延長可能
ただし、労使協定により以下の事項を定める必要がある
- ①協定の適用対象者
- ② 1 か月について 2 暦日の拘束時間が 21 時間を超える勤務の回数（7 回以内）
- ③当該協定の有効期間

車庫待ち等のタクシー運転者は、比較的作業密度が低いことから一定の条件の下に最大拘束時間の延長を認めていますが、その条件の一つに、「夜間 4 時間以上の仮眠時間を与えること」を条件としています（車庫待ち等の隔日勤務者の場合）。

そもそも仮眠を与えることの趣旨は、タクシー運転者の心身の疲弊を緩和するとともに、疲労の回復を主たる目的としているため、仮眠時間を 2 時間ずつに分割して合計 4 時間とするような分割付与は認められません。

左ページの例では、19 時から仮眠を始めているので 23 時までを仮眠時間とする必要がありました。もしくは、乗務から戻って 0 時からの仮眠を 4 時までとしていれば改善基準告示を遵守できていたことになります（下記）。

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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							

2 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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
仮眠																							
休息期間																							

10



事前確認

自社の労使協定の内容について、事前に確認したうえで、講習を通してその内容を受講者と共有しましょう。

6. 休日について

- 下記の運転者の事例を見ながら、休日に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

今週の週末はどこにも出かけず、家でゆっくりと過ごしました。休み前に少しやり残したことがあったので、3日目はいつもより少し早めの7時に出社しました。



この休みはしっかりと休めたし、片づけたい事務仕事があるから、休み明けは早起きして頭の冴えてるうちに片付けてしまおうかな。

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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

2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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

3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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

11



ポイント

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」
- 休息期間は日勤の場合 継続 8 時間以上
隔日の場合 継続 20 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（日勤）
- ⇒ 休日は 20 時間 + 24 時間 = 44 時間以上の連続した時間が必要（隔勤）

改善基準告示で休日と認められるのは「休息期間 + 24 時間の連続した労働義務のない時間」です。

左ページでは1日目の休息期間が同日の24時から始まって2日目の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、3日目に午前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、これは休日として取り扱うことはできません。3日目は8時以降に始業することが必要です。

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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

2 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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

3 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（実車）																							
運転（空車）																							
運転以外の業務																							
休憩																							
休息期間																							

12

👉 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2日目、3日目が連休の場合、火曜日の8時以降を始業とする必要があります。

7. 時間外労働及び休日労働（日勤）

○日勤勤務の運転者の事例を見ながら、時間外労働や休日労働に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

日勤勤務の運転者 Aさんは、将来のために若いうちにお金を貯めておきたいと思っており、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。

Aさんは、毎週月曜日から金曜日まで8時間働く勤務シフトに固定されており、毎週土日が休日になります。このうち、就業規則等で毎週日曜日を法定休日と定めています。



残業手当や休日出勤手当がほしいので、たくさん残業・休日出勤したいな～。

運転者がイメージしている1か月

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

拘束時間合計 310 時間

2週間連続で休日労働をしている



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。

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。受講者の様子を見ながら、必要に応じて2ページに立ち戻って振り返りを行うなどしましょう。

★ 改善基準のポイント ★

- 休日労働は2週間に1回が限度
- 1か月の拘束時間（労働時間＋休憩時間）は299時間が限度

労働基準法の規定により、法定労働時間は週40時間（1日8時間）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となります。

ただし、4ページでみたように改善基準告示では日勤勤務の運転者の場合、1日の拘束時間は最大16時間以内となっているので、これを超えて働くことはできません。

また、これに加えて1か月の拘束時間についても上限が定められており、日勤勤務の運転者では1か月の拘束時間の上限は原則299時間と定められています。左ページでは拘束時間が1か月で310時間となっていま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の限度も規定されています。休日労働は2週間に1回が限度ですが、左ページでは第3週と第4週連続で休日に出勤しているため、休日労働の違反になります。（1日を起算日とした場合）

下記のような働き方であれば、1か月の拘束時間は299時間に収まっており、休日労働に関しても2週間に1回の限度内となっているので大丈夫です。

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

事前確認

「車庫待ち等」で、かつ、労使協定があれば、1か月322時間まで延長可能ですので、事前に労使協定の内容について確認したうえで、講習を通してその内容を受講者と共有しましょう。

14

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。

8. 時間外労働及び休日労働（隔勤）

○隔日勤務の運転者の事例を見ながら、時間外労働や休日労働に着目して、正しい運行となっているかどうか考えてみましょう。

隔日勤務の運転者 Bさんは、休日労働（休日出勤）を行わない範囲内で時間外労働（残業）をたくさんこなすことで、残業手当を稼ごうと考えています。



できれば給料はたくさん欲しいので、可能な範囲で目いっぱい働きたいけど、やっぱり休日には趣味の時間を確保したいです。

運転者がイメージしている1か月

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

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。

拘束時間合計 273 時間

金曜日の終業後は月曜の始業までかならず休んでいる

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。労使協定のなかで、休日労働が可能である旨規定されている場合でも、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。上記では土曜日に毎週休んでいるため土曜日が法定休日であれば休日労働の規定については問題ありません（ただし総拘束時間は違反）。

★ 改善基準のポイント ★

- 休日労働は2週間に1回が限度
- 1か月の拘束時間（労働時間＋休憩時間）は262時間が限度
- 労使協定があれば1年のうち6か月までは、270時間まで延長

労働基準法の規定により、法定労働時間は週40時間（1日8時間）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となります。

ただし、8ページでみたように改善基準告示では隔日勤務の運転者の場合、2暦日の拘束時間は最大21時間以内となっているので、これを超えて働くことはできません。

また、これに加えて1か月の拘束時間についても上限が定められており、隔日勤務の運転者では1か月の拘束時間の上限は原則262時間（労使協定があれば1年のうち6か月までは、270時間）と定められています。左ページでは1か月の拘束時間が273時間となっていますので、労使協定があったとしても、このような働き方は認められません。

下記のような働き方であれば、1か月の拘束時間は262時間に収まっていますので、改善基準告示の範囲内に収まっています。

なお、12ページでみたように、隔日勤務の運転者の場合には連続した労働義務のない44時間を休日として取り扱うこととしており、そのなかに暦日24時間があればそれを法定休日として取り扱うこととしています。

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

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. 乗務記録、運行記録計

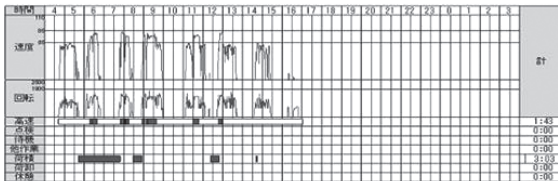
タクシー運転者は自らの拘束時間や時間外労働、休息期間などについて、改善基準に違反しないようにしなければなりません。

また、車両5両以上を管理する営業所には法定資格を有する運行管理者が選任されますが、運行管理者は運転者の労働時間等が労働基準法や改善基準の範囲内になるように乗務割を作成し、日々の運行状況を確認して必要な指導をしなければなりません。その際には、乗務記録や運行管理計の記録などを活用した管理が重要となります。

最新の車載メーターではデジタルタコグラフ、GPSなどと連動しており、乗務終了後に自動日報作成や運転評価まで行えるものもあるので、労働時間管理がより簡単、正確に行うことができます。

【日報の例】

車番	氏名	年月日
収入合計		乗車 ○月○日○時○分 ○○市○○町1-2-3
内訳	運賃 円	降車 ×月×日×時×分 ××市××町1-2-3
高速料金	円	
配車料	円	
支払 クレジットカード	円	
チケット	円	
電子マネー	円	
現金	円	



計

高速	1:43
低速	0:00
停止	0:00
待機	0:00
合計	1:43

評 価

速 度:	
ふかし:	
急発進:	
急停車:	

17



ポイント

一般的な日報の例を載せています。

各社でご使用の帳票を用いて、どのような情報を用いてどのような管理を行っているのか、具体的な説明をしましょう。

10. ハイヤーについて

○ハイヤーについては拘束時間や休息期間等の規制は適用されません。

ハイヤー事業においては、最近のアウトソーシングなどの影響で、会社の重役、団体の役員、市町村役場や議会の幹部などを顧客として一定期間契約運行することがあります。

そのような場合、それぞれのお客様のご都合により1日や1か月の利用時間が長くなることがあります。

特に全国的な会議や学会、イベントなどが開催される時期や、突発的に社会的な関心事が発生した場合などは、事前に想定された以上の長時間の利用となることがあります。

また、お客様は秘密保持などの理由から、常に同じ運転者を希望されることも多くあります。

そのような場合でも、労働基準法に定められた36協定の範囲や改善基準の範囲を超えて同じ運転者が運行することができないことを、会社幹部や運行管理者はお客様に十分に説明して理解を得ておくことが大切です。



18



その他情報

ハイヤーについては拘束時間や休息期間等の規制は適用されませんが、それは何時間でも働いて良いということではありません。

運転者に対してこの点を強調することはもちろんですが、本テキスト基礎編・応用編を使ってお客様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管理者として検討しましょう。

◆改善基準告示の概要

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

その他情報

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

タクシー・ハイヤー運転者の労働時間等の改善のための基準 ～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

タクシー・ハイヤー運転者の労働時間等の改善のための基準 ～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