

輸送の安全を確保するための 貸切バス選定・利用ガイドライン

平成24年6月29日

一部改正 平成26年4月1日

国土交通省自動車局

目次

I. 輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドラインについて	3
1. 本ガイドライン策定の背景及び目的.....	3
2. 本ガイドラインの見直し	4
II. 貸切バス事業者の選定及び利用について	5
1. 貸切バス事業者の選定に関する留意点.....	5
(1) 事業許可	5
(2) 営業区域.....	5
(3) サービスの安全性等を判断する上で参考となる情報.....	5
① 国土交通省の行政処分情報（ネガティブ情報の公開）	5
② 任意保険・共済の加入状況	6
③ 貸切バス事業者安全性評価認定制度（セーフティバス）	6
④ 安全マネジメント評価.....	6
⑤ デジタル式運行記録計及びドライブレコーダーの導入状況	7
⑥ 先進安全自動車（ＡＳＶ）の導入状況.....	7
⑦ グリーン経営認証	8
2. 行程検討の際の留意点	9
① 予定走行距離	9
② 見込まれる運行速度.....	9
③ 運転時間・休憩時間等.....	9
④ 運転者の休憩場所や車両の駐停車場所の確保	10
⑤ 交替運転者の要否	10
⑥ バスガイド（車掌）の要否	10
3. 運送契約に関する留意点	11

(1) 運送約款.....	11
① 運送の申込み	11
② 運送契約の成立	11
③ 運送契約の内容の変更.....	11
④ 運賃及び料金	12
⑤ 違約料.....	12
(2) 事故・故障等緊急時の対応について	12
4. 貸切バスの調達に係る入札等における留意点	13
(1) 運賃及び料金	13
① 制度概要	13
② 貸切バス運賃の計算方法	13
(2) 応札者に対する確認.....	13
(3) 入札等の契約方法	13
(4) 落札者に対する確認.....	14
 Ⅲ. 参考	 15

I. 輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドラインについて

1. 本ガイドライン策定の背景及び目的

(背景)

貸切バスについては、平成12年2月から実施された需給調整規制の撤廃以降、事業者数や中・小型車を中心とする車両数が増加し、極めて競争の激しい産業となっています。その中にあっても、関係法令の遵守と安全運行の確保は一義的には貸切バス事業者の責務です。しかし、国土交通省による重点監査の結果等によると、運転者の指導・監督が不適切であったり、車両の点検整備がなされていなかったりするなど安全対策が十分でない事業者が確認されているほか、車両の老朽化が進む状況にあります。

このような状況を招く背景として、旅行業者、地方自治体、学校関係者等の貸切バス利用者の側において、貸切バスの安全運行を確保する上で必要になる事項やそれに要するコスト等に対する十分な理解の不足ないし無関心があるのではないかと指摘があります。また、貸切バス事業者の側にも安全性確保の必要に関するアピールが不足しているとの指摘もあります。

このため、安全運行の確保等に必要となる留意点を明らかにし、利用者が貸切バス事業者と契約する際に、安全に関するそれらの事項に対する十分な配慮を求めることにより、安全をより確実にするため、貸切バス選定・利用ガイドラインを作成することとしました。

平成24年4月29日に関越自動車道で発生した高速ツアーバス事故によって、貸切バスの安全運行を確保するため関係者が一丸となって対策に取り組む必要性が再確認されました。このことから、国土交通省は平成25年4月2日に「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を策定、公表し、貸切バスについては「参入時・参入後の安全性チェックの強化」、「安全優先経営の徹底」、「ビジネス環境の適正化・改善」の取り組みを進めています。

「参入時、参入後の安全性チェックの強化」においては、参入時の所要資金額の引き上げ、事業者が加入すべき損害賠償責任保険の対人賠償限度額を一人当たり8,000万円から無制限に引き上げる等の強化を実施しました。また、「安全優先経営の徹底」においては、すべての貸切バス事業者に対して「運輸安全マネジメント」の実施義務付け、運転者の過労運転を防止するため交替運転者の配置基準の強化等を定めました。これらの取り組みを平成25年12月までに実施したところです。

さらに、これらの安全対策の強化に当たっては、貸切バス事業者が利用者

から収受する運賃に、安全確保のためのコストが適正に計上される必要があります。このことから、「ビジネス環境の適正化・改善」において、安全コストが計上された合理的でわかりやすい運賃制度に移行するとともに、利用者（運送申込者）が運賃・料金に係る違反に関与した場合の措置を定め、平成26年4月から実施することとしたところです。

本ガイドラインでは、上記の経緯を踏まえて安全な貸切バスを選定・利用する際のポイントを示していますので、利用者の方々がこれを踏まえ安全性を重視して貸切バス事業者を選定していただくことを期待します。

（目的）

- （１）旅行業者、地方自治体、学校関係者等の利用者に貸切バス事業者の選定に際して、運行の安全面のポイントを分かりやすく示すことにより、単純な価格比較のみで選ぶのではなく、より安全にも留意した選定を促すこと。
- （２）貸切バスの利用者に対して、安全運行の確保のために必要な行程作成や契約上の留意点への理解と十分な配慮を求めることにより、安全をより確実にすること。
- （３）安全や利用者サービスの向上に意欲的に取り組んでいる貸切バス事業者が利用者に選択されることを促進すること。

２．本ガイドラインの見直し

本ガイドラインは、今後の規制の見直しや関係者・利用者の意見等を踏まえ、随時改訂を行うものとします。

Ⅱ．貸切バス事業者の選定及び利用について

1. 貸切バス事業者の選定に関する留意点

(1) 事業許可

貸切バス事業は、地方運輸局長又は沖縄総合事務局長（以下「地方運輸局長等」といいます。）から「一般貸切旅客自動車運送事業」の許可を受けなければ経営できません。貸切バス事業者ごとに許可番号があり、使用される貸切バス車両には事業用の緑ナンバーが付いています。この許可を受けた者であるか否かについては、最寄の地方運輸局・運輸支局・沖縄総合事務局で確認することができます。

(2) 営業区域

貸切バス事業者は、輸送の安全を確保する目的から、道路運送法第20条において「発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送をしてはならない」と定められております。貸切バス事業者を選定する際には、まず選定の対象とする貸切バス事業者の営業区域に運行の発地又は着地のいずれかが含まれていることを確認しなければなりません。貸切バス事業者に営業区域を確認してください。（最寄の地方運輸局・運輸支局・沖縄総合事務局でも確認できます。）

なお、ここでの発地及び着地は、実際に旅客が乗車または降車した場所ですので注意が必要です。

(3) 輸送の安全性等を判断する上で参考となる情報

貸切バス事業者の選定については、とすると価格中心の選定となりがちです。しかし、利用者の生命・身体の安全確保は何よりも優先されるべきものです。したがって、単純な価格比較にとどまらず、安全性を評価した選定が望まれます。安全性など貸切バス事業者を選定する際の評価要素として参考となる情報には、次のものがあります。

① 国土交通省の行政処分情報（ネガティブ情報の公開）

各地方運輸局長等が貸切バスなどの自動車運送事業者に対して行った行政処分を定期的にとりまとめたものです。事業の健全な発達及び輸送の安全確保を図るため、バス、タクシー、トラックを利用する際の事業者選択の参考情報として、過去3年間の事業者ごとの行政処分状況を公表しています。

URL : <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>

② 任意保険・共済の加入状況

貸切バス事業者は、自賠責保険・共済に加え、対人無制限、対物200万円以上の任意保険・共済契約を締結していなければなりません。選定の対象とする貸切バス事業者は、締結している任意保険・共済契約の内容を確認してください。

※旅客自動車運送事業運輸規則第19条の2、「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示」参照。

③ 貸切バス事業者安全性評価認定制度（セーフティバス）

公益社団法人日本バス協会が、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を点数化して評価し、☆の数（最高☆☆☆）で認定・公表しているものです。主な評価項目は次のとおりです。なお、認定は2年間の更新制です。

【主な評価項目】

○安全性に対する取組状況

- ・ アルコールチェッカーを使用した厳正な点呼
- ・ 定期的な運転者教育の実施
- ・ 運転者の労働時間遵守 等

○事故及び行政処分の状況

- ・ 過去2年間に加害責任のある死傷事故を発生させていないこと
- ・ 過去1年間に加害責任のある転覆事故等を発生させていないこと
- ・ 行政処分の状況（累積点数） 等

○安全マネジメント取組状況

- ・ 輸送の安全確保の責任体制
- ・ 安全方針の策定と全従業員への周知徹底
- ・ 安全に対する会社挙げての取組み 等

URL : <http://www.bus.or.jp/safety/index.html>（日本バス協会HP）

: http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000043.html（国土交通省HP）

④ 安全マネジメント評価

全ての運輸事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚して、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければなりません。安全性の向上

への取り組みに対して、国や国の認定を受けた第三者機関が運輸事業者の経営管理部門を対象として、安全管理体制の実際の運用状況の確認、安全管理体制の更なる改善等に向けたきめ細かな助言を行うものが安全マネジメント評価です。

以下は評価視点の一例です。

- ・ 輸送の安全に関する方針、目標が設定されているか
- ・ ヒヤリ・ハット情報を含む事故等に関する情報を、全社的かつ体系的に収集し、活用する仕組みと体制が構築されているか
- ・ 内部監査の仕組みと体制が構築され、機能しているか
- ・ 安全管理体制の見直しのための仕組み（PDCA）と体制が構築され、機能しているか

評価の有無は、選定の対象とする貸切バス事業者に確認してください。

⑤ デジタル式運行記録計及びドライブレコーダーの導入状況

デジタル式運行記録計とは、車両の運行に係る速度・時間・距離等を記録する装置です。ドライバーが法定速度、休憩時間などを遵守しているか否かを容易に確認でき、事故防止等の安全管理に用いることができます。

ドライブレコーダーとは、事故やニアミスなどにより急ブレーキ等の衝撃を受けた際に、その前後の映像とともに、加速度、ブレーキ、ウインカー等の走行データを記録する装置です。事故等の映像を利用して乗務員の安全教育へ活用できます。

選定の対象とする貸切バス事業者に、装置の導入状況を確認してください。

URL：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03driverrec/digitacho.html>（デジタコとは？）

：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03driverrec/dorareco.html>（ドラレコとは？）

⑥ 先進安全自動車（ＡＳＶ）の導入状況

先進安全自動車（ＡＳＶ）とは、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車です。実用化された代表的な技術は次の通りです。選定の対象とする貸切バス事業者に導入状況を確認してください。

【技術項目】

- ・ 衝突被害軽減ブレーキ
- ・ ＡＣＣ（Adaptive Cruise Control）
- ・ レーンキープアシスト

- ・ ふらつき警報
- ・ E S C (Eletronic Stability Control)
- ・ A B S (アンチロック・ブレーキ・システム) 付コンビブレーキ

URL : <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/index.html> (ASV とは?)

⑦ グリーン経営認証

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団がグリーン経営（環境負荷の少ない事業運営）推進マニュアルに基づく一定レベル以上の事業者の環境改善の努力を認証・登録するものです。主なチェック項目は次のとおりです。

【チェック項目】

- ・ 環境保全のための仕組み・体制の整備
- ・ エコドライブの実施
- ・ 低公害車の導入
- ・ 自動車の点検・整備
- ・ 廃棄物の適正処理およびリサイクルの推進
- ・ 管理部門（事務所）における環境保全の推進

URL : <http://www.green-m.jp/>

2. 行程検討の際の留意点

○ 安全に配慮した無理のない行程の作成

旅行の行程は、貸切バスの運行速度、運転者の運転時間や休憩時間等を決定するものです。すなわち、法定速度の遵守や過労運転防止等の観点から輸送の安全に直結するものです。このため、旅行業者など自ら行程を作成する方は次の事項をチェックし、運転者の休憩や交替運転者の配置等を検討して安全に配慮した無理のない行程を組むことが大切です。

また、行程の作成に不案内な利用者の方は、貸切バス事業者が利用者の意向を聴いて具体的な行程を提示することになりますので、よく確認してください。

いずれの場合も、事前の経路調査や道路の混雑状況等を踏まえ、貸切バス事業者から行程の変更を求められることがあります。したがって、貸切バス事業者との事前の打合せを十分に行うことが必要です。

具体的には、以下のように決まって行きます。

① 予定走行距離

予定される実車走行距離（旅客の最初の乗車から最後の降車までの間に走行する距離）と休憩地点までの距離を把握する必要があります。

② 見込まれる運行速度

法定速度を遵守するのはもちろんのこと、経路となる道路の旅行日に見込まれる混雑状況や道路工事などによる規制の有無を把握する必要があります。

③ 運転時間・休憩時間等

- ・ 運転者の連続運転は、4時間が限度です。運転開始後4時間以内（又は4時間経過直後）に運転を中断して30分以上の休憩等を確保しなければなりません（少なくとも1回につき10分以上として、分割することも可能）。
- ・ 1日の運転時間は、2日（始業時刻から起算して48時間）平均で9時間が限度です。
- ・ 1日の拘束時間（始業時刻から終業時刻までの時間）は、13時間以内が基本です（延長の場合も16時間が限度）。
- ・ 翌日の始業まで、原則として8時間以上空けなければなりません。

※詳しくは別添1の「バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント」を

確認してください。

④ 運転者の休憩場所や車両の駐停車場所の確保

運転者に十分な休憩を与えるとともに、利用者の安全な乗降や道路交通の安全性・円滑性の確保のために必要です。

⑤ 交替運転者の要否

安全な運行を確保するためには、2名乗務・途中交替など交替運転者の配置が必要となる場合があります。上記①～④までの事項を考慮し、国で定めた「貸切バス交替運転者の配置基準」のほか、より安全性を高めるため、個々の行程における交替運転者の必要性を検討してください。

実車距離（乗車予定地点から降車予定地点までの距離）が原則500km（午前2時から午前4時にかかる夜間運行の場合は原則400km）を超える場合または運転時間が原則9時間を超える場合、交替運転者の配置が必要となります。

これらの基準に違反した場合、貸切バス事業者及び申込者が関係法令に基づく行政処分を受ける場合があります。

※詳しくは別添2の「貸切バス交替運転者の配置基準（解説）」を確認して下さい。

⑥ バスガイド（車掌）の要否

観光ガイドとしてのサービスを希望する場合のほか、運行経路において、他の車両等と安全にすれ違うことができない区間がある場合等に車掌の乗務が義務付けられる場合があります。

※詳しくは15ページの旅客自動車運送事業運輸規則（第15条）を確認してください。

以上の点について、貸切バス事業者とよく相談して決めてください。

3. 運送契約に関する留意点

(1) 運送約款

貸切バス事業者は、あらかじめ運送契約の内容を定めておき、そこに定めるところによって画一的に運送の引受けに応じる仕組みになっています。この契約内容が運送約款です。運送契約の当事者が契約を結ぶ際、特に約款によらないという意思表示をしない限りは、たとえ契約の当事者が運送約款の個々の条項を知らなかったとしても、その契約は、運送約款によって成立したことになります。

国が示した標準運送約款においては、運送申込書により旅客の運送申込みを受け、貸切バス事業者が運送申込書記載事項に運賃及び料金に関する事項等を加えた運送引受書（乗車券）を契約責任者（貸切バス事業者と運送契約を結ぶ者）に交付したときに契約が成立すること等、運送契約の基本的な内容が規定されています。

【標準運送約款に規定されている主な事項】

① 運送の申込み

旅客の運送を申し込む者は、次の事項を記載した運送申込書を提出しなければなりません。

- ・ 貸切バス事業者と運送契約を結ぶ者（契約責任者）の氏名・名称、住所及び連絡先
- ・ 乗車申込人員
- ・ 乗車定員別又は車種別の車両数
- ・ 配車の日時及び場所
- ・ 旅行の日程（出発時刻、終着時刻、目的地、主たる経過地、宿泊又は待機を要する場合はその旨、その他車両の運行に関連するもの）
- ・ 運賃の支払方法 等

② 運送契約の成立

運送契約は、運送申込書記載事項に運賃及び料金に関する事項等を加えた運送引受書（乗車券）を貸切バス事業者が契約責任者に交付したときに成立します。

③ 運送契約の内容の変更

運送契約の成立後、契約責任者が運送申込書の記載事項を変更しようとするときは、あらかじめ書面により貸切バス事業者の承諾を求めなければ

なりません。

④ 運賃及び料金

貸切バス事業者が収受する運賃及び料金は、乗車時において地方運輸局長等に届け出て実施しているものによります。

届け出た運賃、料金によらずに運送した場合、貸切バス事業者は道路運送法に基づく行政処分を受けることとなります。

⑤ 違約料

契約責任者の都合により運送契約を解除するときは、標準運送約款では次の区分による違約料を規定しています。

- ・ 配車日の14日前から8日前まで … 所定の運賃・料金の20%
- ・ 配車日の 7日前から配車日時の 24時間前まで … 所定の運賃・料金の30%
- ・ 配車日時の24時間前以降 … 所定の運賃・料金の50%

(2) 事故・故障等緊急時の対応について

契約責任者の緊急連絡先は運送申込書に記載し、貸切バス事業者の緊急連絡先は運送引受書に記載することとしております。万が一事故等が発生した場合に備え、必ず確認しておくことが大切です。

4. 貸切バスの調達に係る入札等における留意点

(1) 運賃及び料金

① 制度概要

貸切バスの運賃及び料金は、道路運送法第 9 条の 2 により、乗車時において地方運輸局長等に届け出て実施しているものによらなければなりません。従って、調達予定価格や契約価格は地方運輸局長等へ届け出た運賃及び料金である必要があることに注意してください。

② 貸切バス運賃・料金の計算方法

平成 26 年 4 月より、運行の安全性を確保することを目的に、新しい貸切バスの運賃・料金制度が開始されました。

新運賃制度では、運行開始（出庫）から運行終了（帰庫）までの走行距離に、1 キロあたりの運賃を乗じた「キロ制運賃」と、運行開始から運行終了までの時間に点検・点呼等に要する時間（2 時間）を加えた時間に、時間あたりの運賃を乗じた「時間制運賃」とを合計した額が運賃となります。

各地方運輸局長等が、当該地域の貸切バス事業者の収支状況等を勘案して、安全コストを加算したキロ制運賃、時間制運賃を公示しています。

公示運賃の下限を下回る運賃での落札は、運行に必要な安全コストが計上されておらず、したがって、当該運行において利用者の生命・身体の安全が十分確保されない恐れがあることに十分ご留意ください。

(2) 応札者に対する確認

入札時に応札者に対して以下の書面の提出を求めることにより、応札者が安全コストを含んだ届出運賃を基に入札額を積算したか、安定的に事業運営している事業者か等を確認することをお勧めします。

- ・届出運賃により入札額を積算した旨の確約書
- ・国税及び地方税の納税証明書

(3) 入札等の契約方法

公共機関の契約は、予定価格の範囲内で最低価格をもって申込みをした者を契約の相手方とする一般競争入札が基本とされています。しかし、利用者の生命・身体の安全を確保するため、貸切バスの調達については、企画競争入札や総合評価方式の導入等、安全性等に対する取組状況も考慮できる選定方法を行うことをお勧めします。

【総合的に評価する際の評価項目及び評価要素の例】

○運行の安全性

- ・国土交通省による行政処分の状況
- ・重大事故発生の状況（重大事故とは自動車事故報告規則第2条に規定する死者又は重傷者を生じた事故等です。）
- ・貸切バス事業者安全性評価認定（セーフティバス） 等

○緊急時の対応能力

- ・事故・災害発生時の体制（連絡体制を含む）
- ・事故に係る損害賠償能力（任意保険の加入状況）
- ・予備車両の状況 等

○その他

- ・苦情処理体制
- ・グリーン経営認証
- ・低公害車の導入状況 等

（４）落札者に対する確認

落札者に対して以下の書面の提出を求めることにより、落札者が届出運賃を基に落札額を積算したかを確認することをお勧めします。

- ・落札額の積算内訳書

Ⅲ. 参考

○旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

（車掌の乗務）

第十五条 一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貸切旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者は、次の各号のいずれかに該当する場合には、事業用自動車（乗車定員十一人以上のものに限る。）に車掌を乗務させなければ、これを旅客の運送の用に供してはならない。ただし、天災その他やむを得ない理由のある場合はこの限りでない。

一 車掌を乗務させないで運行することを目的とした旅客自動車運送事業用自動車（被牽引自動車を除く。）であつて道路運送車両の保安基準（昭和二十六年運輸省令第六十七号）第五十条の告示で定める基準に適合していないものを旅客の運送の用に供するとき。

二 車掌を乗務させなければ道路及び交通の状況並びに輸送の状態により運転上危険があるとき。

三 旅客の利便を著しく阻害するおそれがあるとき。

（損害を賠償するための措置）

第十九条の二 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するための措置であつて、国土交通大臣が告示で定める基準に適合するものを講じておかなければならない。

（過労防止等）

第二十一条 １～５（略）

６ 一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であつて、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかなければならない。

○旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示（抜粋）

旅客自動車運送事業運輸規則（昭和三十一年運輸省令第四十四号）第十九条の二の告示で定める基準は、次のいずれかの基準とする。

一 次に掲げる要件に適合する損害賠償責任保険契約を、保険業法（平成七年法律第百五号）に基づき損害賠償責任保険を営むことができる者と締結していること。ただし、地方公共団体が経営する企業が旅客自動車運送事業者である場合を除く。

イ 事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命又は身体の損害を賠償することによって生ずる損失にあつては、生命又は身体の損害を受けた者一人につき、一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者については、てん補する額の限度額を八千万円以上とすること、一般貸切旅客自動車運送事業者については、てん補する額に制限がないことを内容とするものであること

ロ 事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の財産（当該事業用自動車を除く。）の損害を賠償することによって生ずる損失にあつては、一事故につき二百万円以上を限度額としててん補することを内容とするものであること

ハ～ト（略）

二（略）

○バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント ※別添 1

○貸切バス交替運転者の配置基準（解説） ※別添 2

改善基準のポイント



厚生労働省労働基準局

はじめに

バス運転者の労働条件の改善を図るため、労働大臣告示「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）が策定されています。以下はそのポイントです。

ポイント

1

拘束時間・休息期間

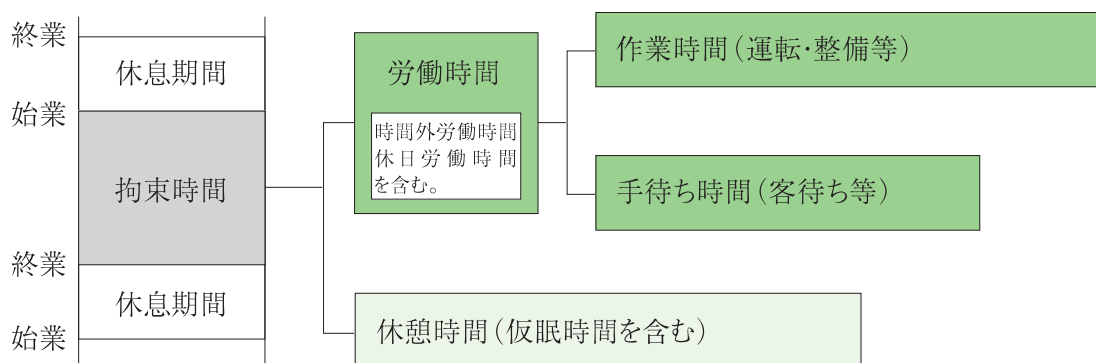
改善基準告示は、自動車運転者の労働の実態を考慮し、拘束時間、休息期間等について基準を定めています。

(1) 拘束時間は以下のとおりです

始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間をいいます。

(2) 休息期間は以下のとおりです

勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。



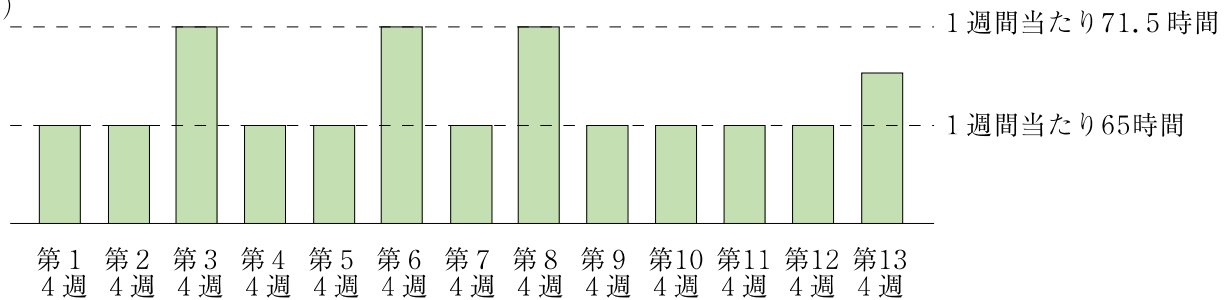
※ 労働時間には、時間外労働時間と休日労働時間が含まれますので、その時間数・日数をできるだけ少なくして、改善基準告示に定める拘束時間内の運行、休息期間の確保に努めて下さい。



(1) 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は以下のとおりです

- ① 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は**原則として65時間**が限度です。
- ② ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者について、書面による**労使協定**(P10参照)を締結した場合には、52週間のうち16週間までは、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間を**71.5時間**まで延長することができます(図1参照)。

(図1)



(労使協定で定める事項)

- ・ 協定の適用対象者
- ・ 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が65時間を超えることとなる「4週間」及びその「4週間」における1週間当たりの拘束時間
- ・ 当該協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等

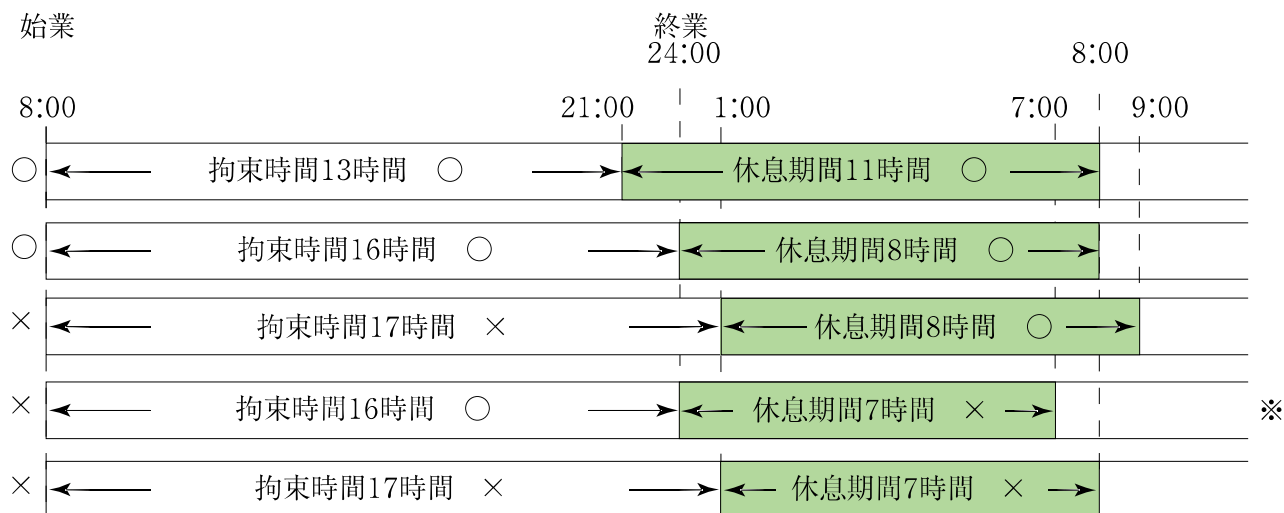
(2) 1日の拘束時間と休息期間は以下のとおりです

- ① 1日(始業時刻から起算して24時間をいいます。以下同じ)の拘束時間は**13時間以内を基本**とし、これを延長する場合であっても**16時間**が限度です。ただし、(4)の制限があります。
- ② 1日の休息期間は**継続8時間以上**が必要です。

拘束時間と休息期間は表裏一体のものであり、1日とは始業時刻から起算して24時間をいいますので、結局、**1日(24時間)＝拘束時間(16時間以内)＋休息期間(8時間以上)**となります(図2参照)。

(図2)

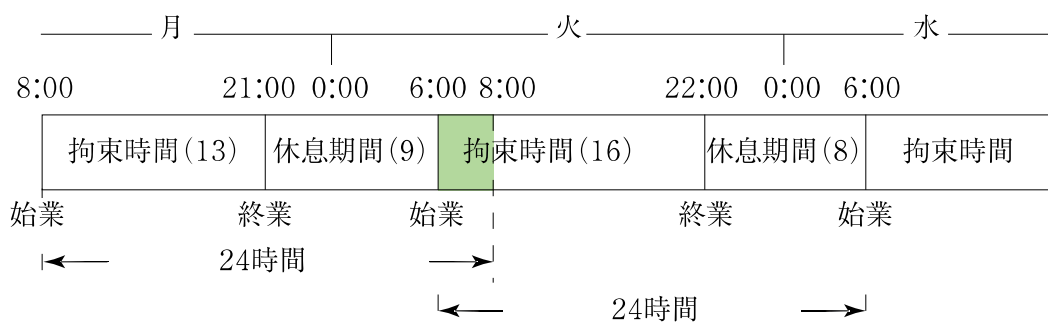
始業



※この場合、翌日の始業時刻が7:00とすると拘束時間が16時間+1時間=17時間となり、改善基準告示違反となりますのでご注意ください。

(3) 拘束時間・休息期間の計算方法は以下のとおりです

(図3)



色をつけた部分は月曜日に始まる勤務の拘束時間と火曜日に始まる勤務の拘束時間が重なる時間帯

- ① 4週を平均した1週間当たりの拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、4週間の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計してチェックしてください。

ただし、後述の「ポイント5・特例」の(1)分割休息期間を与える場合（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場合）、(4)フェリーに乗船する場合の特例（フェリー乗船時間が2時間以上の場合であって、フェリー乗船時間のうち2時間を拘束時間として取り扱い、その他の時間を休息時間として取り扱う場合）は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

図3に沿って具体的に示すと次のようになります。

ア 4週間の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計

・月曜日 始業8:00～終業21:00 13時間
・火曜日 始業6:00～終業22:00 16時間
・
・

合 計 A 時間

※ 4週間の各勤務の拘束時間の合計 A 時間 ≤ 4週間の拘束時間の限度（原則65時間×4週＝260時間、労使協定があるときは（1）の②の条件下で286時間まで）であれば、改善基準告示を満たしています。

- ② 1日の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、**始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間**によりチェックしてください。

図3に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

ア 月曜日（始業時刻8:00からの24時間）の拘束時間・休息期間

・月曜日 始業 8:00～終業21:00	13時間	}	拘束時間 15時間
火曜日 始業 6:00～8:00	2時間		
・月曜日 終業21:00～翌6:00	9時間		休息期間 9時間

イ 火曜日（始業時刻6:00からの24時間）の拘束時間・休息期間

・火曜日 6:00～22:00	16時間	拘束時間 16時間
・火曜日 22:00～翌6:00	8時間	休息期間 8時間

※ 上記ア、イについては、共に改善基準告示を満たしていますが、アのように、翌日の始業時刻が早まっている場合（月曜日は始業時刻8:00だが、火曜日は始業時刻6:00）は、月曜の始業時刻から24時間内に、火曜日の6:00～8:00の2時間も入れてカウントされますので、1日の拘束時間は、改善基準告示に定める原則13時間ではなく、15時間になることに注意してください。一方、火曜日は始業時刻が6:00ですので、始業時刻から24時間内には（当然のことながら）6:00～8:00の2時間はカウントされます。

（4）1週間における1日の拘束時間延長の回数の限度は以下のとおりです

1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、**15時間を超える回数は1週間につき2回**が限度です。このため、休息期間が9時間未満となる回数も1週間につき2回が限度となります。

したがって、片道拘束15時間を超える長距離の往復運行は1週につき1回しかできず、改善基準告示に違反しないためには一定の工夫が必要です（図4参照）。

（図4）

＜例1＞○

0:00	8:00	24:00
月	休日	拘束時間(16)
0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)
0:00	8:00	23:00
水	休息(8)	拘束時間(15) 休息
0:00	8:00	23:00
木	休息(9)	拘束時間(15) 休息
0:00	8:00	21:00
金	休息(9)	拘束時間(13) 休日
0:00	24:00	
土	休日	
0:00	24:00	
日	休日	

＜例2＞○

0:00	8:00	24:00
月	休日	拘束時間(16)
0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)
0:00	8:00	21:00
水	休息(8)	拘束時間(13) 休息
0:00	6:00 8:00	21:00
木	休息(9) (2)	拘束時間(13) 休息
0:00	8:00	21:00
金	休息(11)	拘束時間(13) 休日
0:00	24:00	
土	休日	
0:00	24:00	
日	休日	

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（（6）参照）。

上の＜例1＞及び＜例2＞は、1日15時間を超える勤務が月曜日及び火曜日に2回ある例です。

なお、〈例2〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻8:00から21:00までの13時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計15時間となり、また、木曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻8:00から21:00までの15時間となります。

〈例3〉×

月	0:00	8:00	24:00
	休日	拘束時間(16)	
火	0:00	8:00	24:00
	休息(8)	拘束時間(16)	
水	0:00	8:00	24:00
	休息(8)	拘束時間(16)	
木	0:00	8:00	23:00
	休息(8)	拘束時間(15)	休息
金	0:00	8:00	21:00
	休息(9)	拘束時間(13)	休日
土	0:00		24:00
	休日		
日	0:00		24:00
	休日		

〈例4〉×

月	0:00	8:00	24:00
	休日	拘束時間(16)	
火	0:00	8:00	24:00
	休息(8)	拘束時間(16)	
水	0:00	8:00	22:00
	休息(8)	拘束時間(14)	休息
木	0:00	6:00 8:00	21:00
	休息(8)	(2)	拘束時間(13) 休息
金	0:00	8:00	21:00
	休息(11)	拘束時間(13)	休日
土	0:00		24:00
	休日		
日	0:00		24:00
	休日		

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（(6)参照）。

〈例3〉及び〈例4〉は、1日15時間を超える勤務が月曜日、火曜日及び水曜日に3回ある例です。なお、〈例4〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の22:00までの14時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計16時間となることに注意してください。

(5) 休息期間の取扱いとは以下のとおりです

休息期間については、運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めてください。

(6) 休日の取扱いとは以下のとおりです

休日は、**休息期間+24時間の連続した時間**をいいます。ただし、いかなる場合であっても、この時間が**30時間**を下回ってはなりません（図5参照）。

すなわち、休息期間は原則として8時間確保されなければならないので、休日は、「**休息期間8時間+24時間=32時間**」以上の連続した時間となります。また、後述の「ポイント5・特例」の(3)隔日勤務の場合、20時間以上の休息期間が確保されなければならないので、休日は、「**休息期間20時間+24時間=44時間**」以上の連続した時間となります。よって、これらの時間数に達しないものは休日として取り扱われません。

なお、後述の「ポイント5・特例」の(1)分割休息期間、(2)2人乗務の特例、(4)フェリーに乗船する場合の特例については、休息期間に24時間を加算しても30時間に満たない場合がありますが、この場合でも、**30時間以上の連続した時間**を与えなければ休日として取り扱われません。

(図5)

	0:00	8:00	0:00	8:00		0:00	8:00	0:00	8:00
○	拘束	休息	24時間	拘束	×	拘束	休息	16時間	拘束
	← 改善基準告示上、休日として取り扱われる時間 →								

なお、2日続けて休日を与える場合は、2日目は、連続24時間以上あれば差し支えありません。

- (1) 1日の運転時間は2日（始業時刻から起算して48時間をいいます。以下同じ）平均で9時間が限度です

1日当たりの運転時間の計算に当たっては、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均とすることが望ましいですが、この特定日の最大運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、

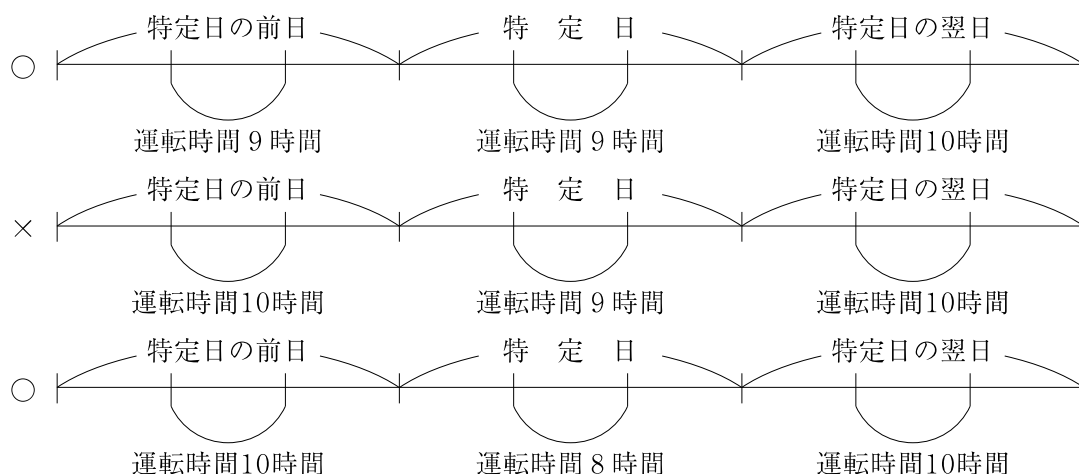
$$\frac{(\text{特定日の前日の運転時間}) + (\text{特定日の運転時間})}{2} \text{ と、}$$

$$\frac{(\text{特定日の運転時間}) + (\text{特定日の翌日の運転時間})}{2}$$

がともに9時間を超える場合は改善基準告示に違反し、そうでない場合は違反とはなりません。

これを図示すると図6のようになります。

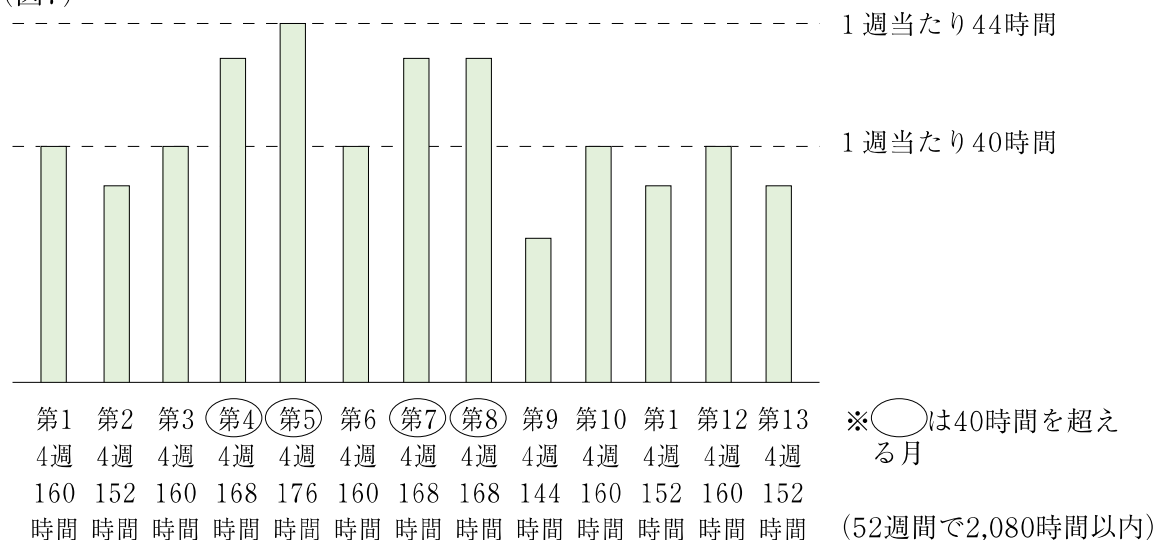
(図6)



- (2) 4週間を平均した1週間当たりの運転時間の限度は以下のとおりです

- ① 4週間を平均した1週間当たりの運転時間は原則として40時間が限度です。
- ② 貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者について、書面による**労使協定**(P10参照)を締結した場合には、52週間のうち16週間までは、52週間の運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、4週間を平均した1週間当たりの運転時間を**44時間まで**延長することができます(図7参照)。

(図7)



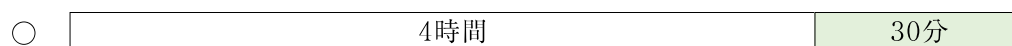
(労使協定で定める事項)

- ・ 協定の適用対象者
- ・ 4週間を平均した1週間当たりの運転時間が40時間を超えることとなる「4週間」及びその「4週間」における1週間当たりの運転時間
- ・ 当該協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等

(3) 連続運転時間は4時間が限度です

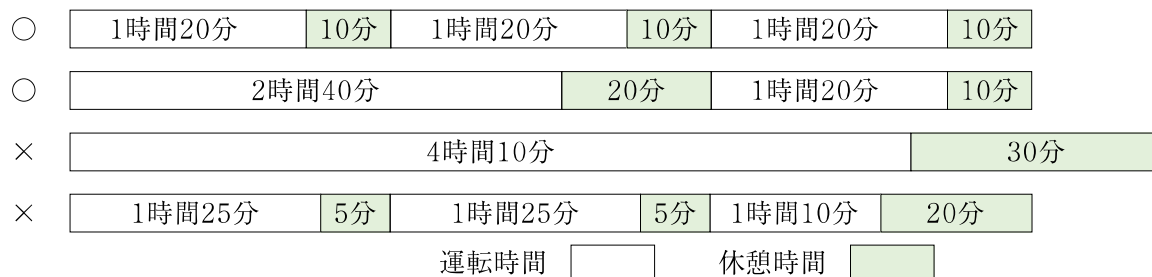
運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して**30分以上**の休憩等確保してください(図8参照)。

(図8)



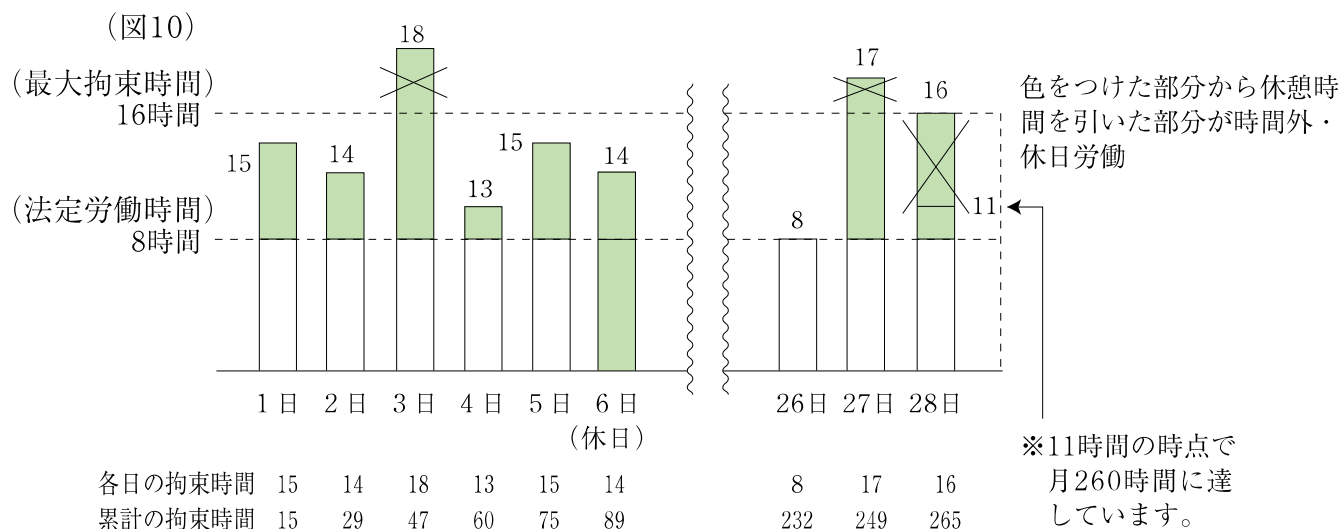
ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩等については、**少なくとも1回につき10分以上**としたうえで分割することもできます(図9参照)。

(図9)



(1) 時間外労働及び休日労働の拘束時間の限度は以下のとおりです

時間外労働及び休日労働は1日の最大拘束時間（16時間）、4週間の拘束時間（原則260時間、労使協定があるときはポイント2（1）の条件の下で286時間まで）が限度です（図10参照）。なお、時間外労働及び休日労働を行う場合には、労働基準法第36条第1項に基づく時間外労働及び休日労働に関する協定届（P11参照）を労働基準監督署へ届け出てください。



※この図は、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が65時間で、変形労働時間制が採用されていない場合のものであります。

(2) 休日労働の限度は以下のとおりです

休日労働は2週間に1回が限度です。

(1) 休息期間分割の特例があります

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は、当分の間、一定期間（原則として2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、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ます。

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、合計10時間以上でなければなりません。

(2) 2人乗務の特例があります

運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合(ただし、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る)においては、1日の最大拘束時間を20時間まで延長でき、また、休息期間を4時間まで短縮できます。

(3) 隔日勤務の特例があります

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下に隔日勤務に就かせることができます。

① 2暦日における拘束時間は、21時間を超えないこと。

ただし、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、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができます。

この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間が限度です。

② 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。

(4) フェリーに乗船する場合の特例があります

運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合には、フェリー乗船時間のうち2時間(フェリー乗船時間が2時間未満の場合には、その時間)については拘束時間として取り扱い、その他の時間については休息期間として取り扱います。

フェリー乗船時間が2時間を超える場合には、上記により休息期間とされた時間を休息期間8時間(2人乗務の場合4時間、隔日勤務の場合20時間)から減じることができます。

ただし、その場合においても、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を下回ってはなりません。

改善基準告示の詳細及び不明な点については、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署にお問い合わせ下さい。

一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送
事業に従事する自動車運転者の4週間を平均し1週
間当たりの拘束時間の延長に関する協定書(例)

〇〇バス株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇バス労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇
〇バス株式会社労働者代表〇〇〇〇)は、「自動車運転者の労働時間等の改善の
ための基準」第5条第1項第1号ただし書きの規定に基づき、拘束時間に関し、
下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、貸切バス運転の業務に従事する者とする。
- 2 本協定により拘束時間を延長する4週間は、5月27日から6月23日までの
4週間、8月19日から9月15日までの4週間、10月14日から11月10日まで
の4週間、3月3日から3月30日までの4週間とし、それぞれの4週間の1週
間当たりの拘束時間は、5月27日から6月23日までの4週間は286時間、8
月19日から9月15日までの4週間は286時間、10月14日から11月10日まで
の4週間は280時間、3月3日から3月30日までの4週間は270時間とする。
- 3 本協定の有効期間は、平成25年4月1日から平成26年3月31日までと
する。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前ま
でに協議を行い、変更を行うものとする。

平成25年3月28日

〇〇バス労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
(〇〇バス株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)

〇〇バス株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送
事業に従事する自動車運転者の4週間を平均し1週
間当たりの運転時間の延長に関する協定書(例)

〇〇バス株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇バス労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇
〇バス株式会社労働者代表〇〇〇〇)は、「自動車運転者の労働時間等の改善の
ための基準」第5条第1項第4号ただし書きの規定に基づき、運転時間に関し、
下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、貸切バス運転の業務に従事する者とする。
- 2 本協定により運転時間を延長する4週間は、6月24日から7月21日までの
4週間、7月22日から8月18日までの4週間、9月16日から10月13日まで
の4週間及び10月14日から11月10日までの4週間とし、それぞれの4週間の
1週間当たりの運転時間は、6月24日から7月21日までの4週間は42時間、
7月22日から8月18日までの4週間は44時間、9月16日から10月13日まで
の4週間は42時間、10月14日から11月10日までの4週間は42時間とする。
- 3 本協定の有効期間は、平成25年4月1日から平成26年3月31日までとす
る。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前ま
でに協議を行い、変更を行うものとする。

平成25年3月28日

〇〇バス労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
(〇〇バス株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)

〇〇バス株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

時間外労働に関する協定届（例）
休日労働

様式第9号（第17条関係）

事業の種類		事業の名称		事業の所在地（電話番号）			
一般貸切旅客自動車運送事業		〇〇バス株式会社		〇市〇町〇丁目〇〇番地（00-0000-0000）			
	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数 〔満18歳以上 の者〕	所定労働時間	延長することができる時間		期 間
					1日	1日を超える一定の期間 （起算日）	
① 下記②に該当しない労働者	需要の季節的な増大等に対処するため（詳細は別添協定書記載のとおり）	別添協定書記載のとおり	別添協定書記載のとおり	1週40時間 1日8時間	別添協定書記載のとおり	平成25年4月1日から 平成26年3月31日まで	
② 1年単位の変形労働時間制により労働する労働者	同上	同上	同上	1週30時間 1日8時間	同上	同上	
休日労働をさせる必要のある具体的事由		業務の種類	労働者数 〔満18歳以上 の者〕	所定休日	労働させることができる休日並びに始業及び終業の時刻	期 間	
需要の季節的な増大等に対処するため（詳細は別添協定書記載のとおり）		別添協定書記載のとおり	別添協定書記載のとおり	毎週1日 国民の休日	別添協定書記載のとおり	平成25年4月1日から 平成26年3月31日まで	

協定の成立年月日 平成25年3月28日

協定の当事者である労働組合の名称又は労働者の過半数を代表する者の
職名 〇〇バス労働組合 又は 〇〇課 〇〇係 〇〇
氏名 〇〇〇〇〇〇

協定の当事者（労働者の過半数を代表する者の場合）の選出方法（投票による選挙） ※ 協定の当事者が労働組合である場合は記入不要

平成25年3月29日 職名 代表取締役
使用者 〇〇労働基準監督署長殿 氏名 〇〇〇〇〇 ④

（別 添）

時間外労働及び休日労働に関する協定書（例）

〇〇バス株式会社代表取締役〇〇〇〇（以下「甲」という。）と〇〇バス労働組合執行委員長〇〇〇〇（〇〇バス株式会社労働者代表〇〇〇〇〇）は、労働基準法第36条第1項の規定に基づき、労働基準法に定める法定労働時間（1週40時間、1日8時間）並びに変形労働時間制の定めによる所定労働時間を超えた労働時間で、かつ1日8時間、1週40時間の法定労働時間又は変形期間の法定労働時間の総枠を超える労働（以下「時間外労働」という。）及び労働基準法に定める休日（毎週1日又は4週4日）における労働（以下「休日労働」という。）に関し、次のとおり協定する。

第1条 甲は、時間外労働及び休日労働を可能な限り行わずよう努める。

第2条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により時間外労働を行わせることができる。

	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	延長することができる時間				期 間
				1 日	1日を超える一定の期間 (起算日)			
					2 週 (4月1日)	1箇月 (4月1日)	1 年 (4月1日)	
① 下記②に該当しない労働者	・需要の季節的な増大及び営業的な変化等による一時的な道路事情の変化等に遅延が生ずるため、当面の人員不足に対処するため 毎月の精算事務のため	自動車運転者	24	5	24	50	450	平成25年4月1日から平成26年3月31日まで
		バスガイド	2	4		45	360	
		自動車整備士	3	4		45	360	
		経 理 事 務 員	2	4		45	300	
② 1 年単位の変形労働時間制により労働する労働者	・需要の季節的な増大及び営業的な変化等による一時的な道路事情の変化等に遅延が生ずるため、当面の人員不足に対処するため 毎月の精算事務のため	自動車運転者	10	5	24	48	400	平成25年4月1日から平成26年3月31日まで
		バスガイド	2	3		42	320	
		自動車整備士	4	3		42	320	
		経 理 事 務 員	2	3		40	280	

2 自動車運転者については、前項の規定により時間外労働を行わせることによって「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）に定める4週間にわたる拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の時間外労働時間の限度とする。

第3条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により休日労働を行わせることができる。

休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	労働させることができ る休日及び終業の時刻	期 間
需要の季節的な増大に対処するため	自動車運転者	38	・法定休日のうち、2週を通じ1回 ・始業及び終業時刻は、あらかじめ運行予定表で定められた始業及び終業の時刻とする。	平成25年4月1日から平成26年3月31日まで
	バスガイド	6	・法定休日のうち、4週を通じ2回 ・始業時刻 午前8時 ・終業時刻 午後5時	平成25年4月1日から平成26年3月31日まで
決算の事務、期末の精算事務のため	経理事務員	6		

2 自動車運転者については、前項の規定により休日労働を行わせることによって、改善基準告示に定める4週間についての拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の休日労働の限度とする。

第4条 前2条の規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者については、改善基準告示に定める運転時間の限度を超えて運転業務に従事させることはできない。

第5条 甲は、時間外労働を行わせる場合は、原則として、前日の終業時刻までに該当労働者に通知する。また、休日労働を行わせる場合は、原則として、2日前の終業時刻までに該当労働者に通知する。

第6条 第2条の表における2週、1箇月及び1年の起算日並びに第3条の表における2週及び4週の起算日はいずれも平成25年4月1日とする。

2 本協定の有効期間は、平成25年4月1日から平成26年3月31日までとする。

平成25年3月28日

〇〇バス労働組合

執行委員長 〇〇〇〇 印

[〇〇バス株式会社

労働者代表 〇〇〇〇 印]

〇〇バス株式会社

代表取締役 〇〇〇〇 印

貸切バス 交替運転者の配置基準（解説）



国土交通省自動車局

第 二 版
平成25年6月7日

0

はじめに

貸切バスの安全を確保するため、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」が一部改正され、その中で「高速バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準について」が策定されています。

本解説書では、交替運転者の配置基準の詳細を解説したものです。解説書では、

1. 基準概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
2. 昼間・夜間、一運行、1日の考え方・・・・・・・・・・3
3. 距離による基準の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・5
4. 運転時間による基準の考え方・・・・・・・・・・・・8
5. 連続運転時間・休憩の考え方・・・・・・・・・・・・・11
6. 連続乗務回数 of の考え方・・・・・・・・・・・・・・15
7. 乗務途中の体調報告・デジタル式運行記録計による運行管理・・・・・・16

について、それぞれの基準の要点を纏めております。

さらに、本基準に加え、引き続き、「勤務時間等基準告示」※1を遵守する必要があります。

勤務時間等基準告示については、厚生労働省が発行している「バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント」

(<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/dl/040330-11.pdf>)においてポイントが記載されております※2ので、併せてそちらをご確認下さい。

本基準は、生理学的な観点から最低限の基準として設定するものであり、これまで実施されている各事業者による安全対策が後退することがないようにお取りはからい下さい。

※1 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）をいいます。

※2 勤務時間等基準告示は、労働省告示「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）（改善基準告示）を引用しております。

1

基準概要

これまで、勤務時間等基準告示で定められた条件を超えて引き続き運行する場合は交替運転者が必要としておりましたが、今後は、これらに加え、以下の交替運転者の配置基準も遵守する必要があります。

これまで

「交替運転者の配置基準」

勤務時間等基準告示で定められた次のような条件を超えて引き続き運行する場合は交替運転者が必要

- (イ) 拘束時間が16時間を超える場合
(ロ) 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合
(ハ) 連続運転時間が4時間を超える場合

※上記の基準は、今後も引き続き適用されます

今後これらに加えて

※一般貸切旅客自動車運送事業に係る乗務の乗務距離の上限(670km)は廃止

貸切バスの交替運転者の配置基準（平成25年8月1日より適用）

		1日	
		昼間 ^{2.(1)}	夜間 ^{2.(1)}
ワンマン運行の上限	運転時間 ^{4.}	原則一運行9時間まで* 週2回まで一運行10時間まで*可 (注意:1日の運転時間は、2日平均で9時間が限度)	一運行9時間まで*
	実車距離 ^{3.}	原則 一運行500kmまで 〔以下の条件を満たした場合〕 昼間は600kmまで 〇条件 ・運行途中に1時間以上の休憩(1回20分以上で分割可) 3.(2)2 ・乗務中の体調報告 7.(1)	原則 一運行400kmまで 〔以下の条件を満たした場合〕 夜間は500kmまで 〇条件 ・運行前11時間の休憩を確保しており、一運行の乗務時間が10時間以内又は運行途中に連続1時間以上の休憩を確保 3.(2)2又は3.(3)3 ・運行指示書上、実車2時間ごと*に20分以上の休憩を確保 5.(4)1 ・乗務中の体調報告 7.(1) ・デジタコによる運行管理 7.(2)
	連続乗務回数 ^{6.}	—	連続4夜まで ^{6.(2)} (実車距離400km超は連続2夜まで)
	連続運転時間 ^{5.}	高速道路の実車運行区間で 概ね2時間まで* ^{5.(2)1~2}	実車運行区間で 概ね2時間まで* ^{5.(4)}
	休憩時間 ^{5.}	運転時間4時間毎に合計30分以上 ^{5.(3)} (実車距離500km超は運行途中に合計1時間以上(1回20分以上で分割可)) ^{3.(2)2 5.(5)}	実車運転概ね2時間毎*に 連続15分以上 ^{5.(4)} (実車距離400km超は実車運転概ね2時間毎*に連続20分以上)

***運行指示書による運転者に対する指示がされていることを求めるもの。

No. ***箱内の数字は本解説書における記載箇所を指す。

2

昼間・夜間、一運行、1日の考え方

交替運転者の配置基準では、夜間及び昼間の一運行の距離・時間と1日の距離・時間について基準を定めています。ここでは、夜間・昼間、1運行、及び1日の考え方について以下のとおり、整理しています。

(1) 昼間・夜間の考え方

夜間ワンマン運行・昼間ワンマン運行の定義は以下のとおりです。

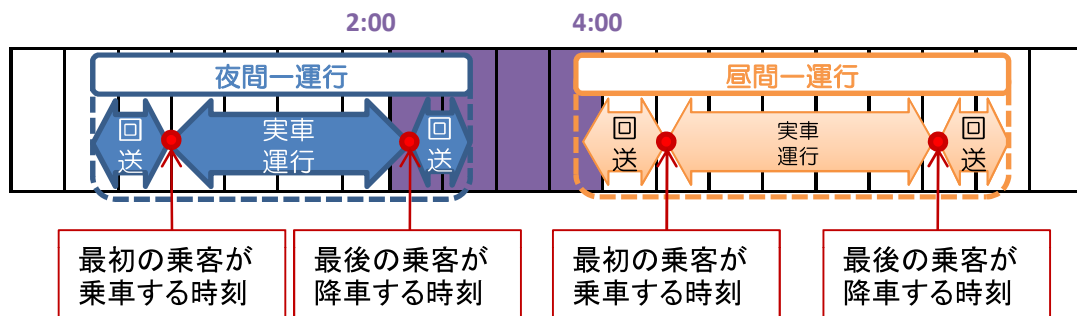
夜間ワンマン運行: 最初の旅客が乗車する時刻若しくは最後の旅客が降車する時刻(運転を交替する場合にあっては実車運行を開始する時刻若しくは実車運行を終了する時刻)が午前2時から午前4時までの間にあるワンマン運行又は当該時刻をまたぐワンマン運行をいう。

昼間ワンマン運行: 夜間ワンマン運行に該当しないワンマン運行をいう。

①午前2時から午前4時までの時刻をまたぐワンマン運行は夜間ワンマン運行です。



②最初の乗客が乗車する時刻若しくは最後の乗客が降車する時刻が午前2時から午前4時までの間にある運行とは、**実車運行区間の一部が午前2時から午前4時までの間にある運行**をいいます。



(2) 一運行の考え方

一運行の定義は以下のとおりです。

一運行: 1人の運転者の1日の乗務のうち、回送運行を含む運転を開始してから運転を終了するまでの一連の乗務を一運行という。ただし、1人の運転者が1日に2つ以上の実車運行に乗務し、その間に連続1時間以上の休憩を確保する場合であって、当該休憩の直前及び直後に回送運行があるときには、当該休憩の前後の実車運行はそれぞれ別の運行とする。なお、1人の運転者が同じ1日の乗務の中で2つの夜間ワンマン運行に連続して乗務する場合には、運行と運行の間に連続1時間以上の休憩を挟んでいても、これらの連続する運行を合わせて1つの夜間ワンマン運行とみなす。

①回送運行を含む運転開始から運転終了までの一連の乗務を一運行とします。

○終始、1名の運転者が運転する場合



○途中で乗り継ぎを行う場合



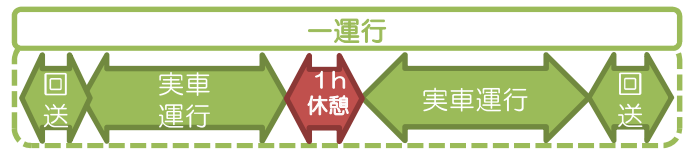
※右図のとおり、途中の交替地点において運転者Aが乗務を終了(降車)し、運転者Bが乗務を開始(乗車)する場合(乗継ぎを含む運行の場合)は、運転終了・運転開始をもって、それぞれの一運行とします。

②1人の運転者が1日に2つ以上の実車運行に乗務し、その間に連続1時間以上の休憩を確保する場合であって、当該休憩の直前及び直後に回送運行があるときには、当該休憩の前後の実車運行はそれぞれ別の運行とします。

○実車運行中以外で1時間以上の休憩

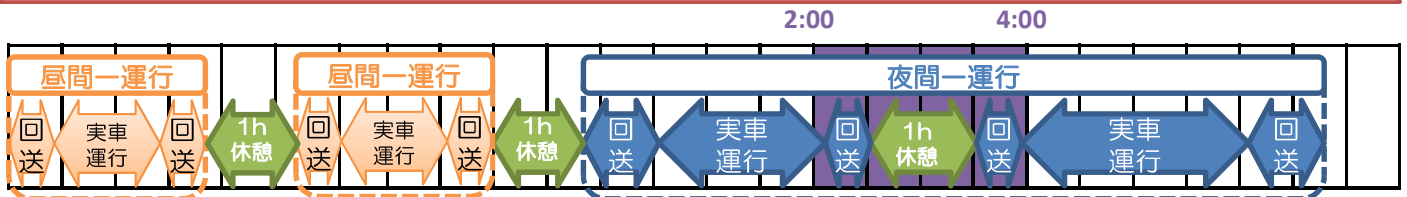


○実車運行中に1時間以上の休憩



※「直前及び直後の回送運行があるとき」とは乗客から隔離された環境で休憩を取得する必要があるという趣旨であり、同環境で休憩すればその前後の運行を別運行とします。そのため、不必要に回送運転を行う必要はありません。

③2つの夜間ワンマン運行に連続して乗務する場合、上記②の1時間以上のまとまった休憩を挟んでも、これらの連続する運行を合わせて一つの夜間運行とします。



※1日の合計実車距離の上限は、原則600kmまで(3. (4)参照)、1日の運転時間の上限は原則9時間まで(4. (2)参照)であることに注意してください。

(3) 1日の考え方

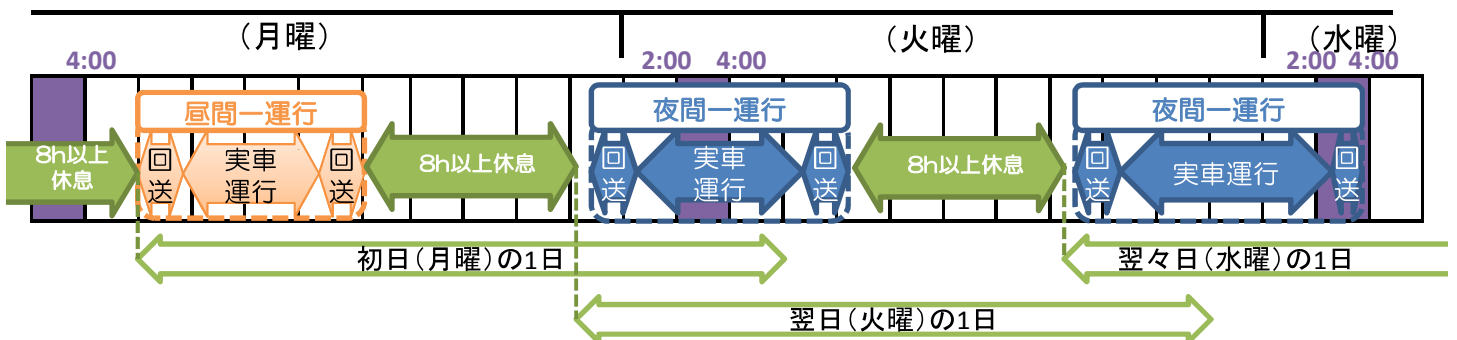
1日の定義は以下のとおりです。

※1日の拘束時間については勤務時間等基準告示において13時間(延長する場合でも16時間(15時間超えは週2回まで)までとされています。

1日: 始業から起算して24時間をいう。

※1日の合計実車距離及び1日の運転時間の考え方については、それぞれ3. (4)、4. (4)を参照してください。

①始業から起算して24時間を1日とします。



3

距離による基準の考え方

(1) 実車運行等の定義について

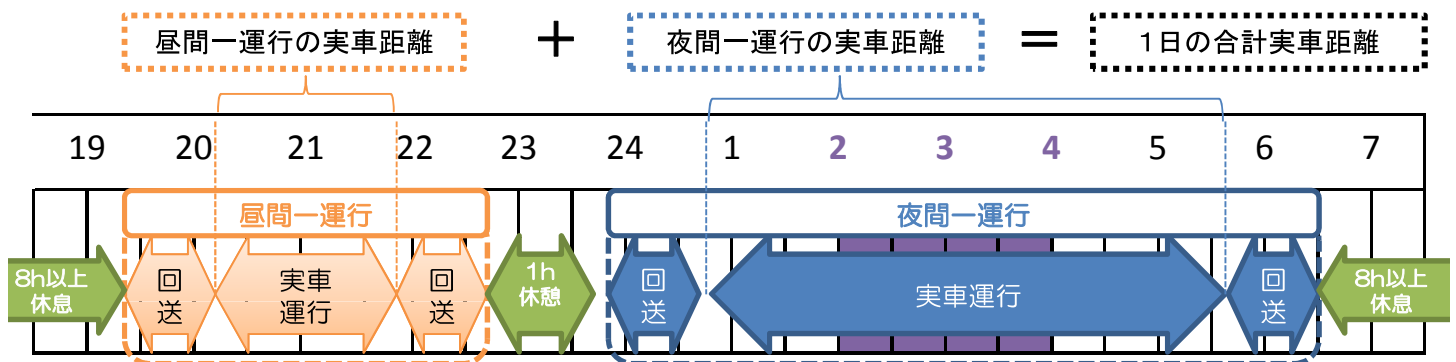
実車運行等の定義は以下のとおりです。

実車運行：旅客の乗車の有無に関わらず、旅客の乗車が可能として設定した区間の運行をいい、回送運行は実車運行には含まない。

実車距離：実車運行する区間(以下単に「実車運行区間」という。)の距離をいう。

一運行の実車距離：1人の運転者が一運行で運転する実車距離をいう。

1日の合計実車距離：1人の運転者が1日の乗務で運転する実車距離の合計をいう。



(2) 昼間ワンマン運行の一運行の実車距離について

昼間ワンマン運行の一運行の実車距離は、500km(当該運行の実車運行区間の途中に合計1時間以上(分割する場合は、1回連続20分以上)の休憩を確保している場合にあっては、600km)を超えないものとします。

※なお、500kmを超える運行等を行う場合には、乗務中の体調報告が必要になりますので、これらについては本解説書の16ページをご参照下さい。

①昼間ワンマン運行の一運行の実車距離は原則500kmを超えてはいけません。



②ただし、昼間ワンマン運行の実車運行区間の途中に合計1時間以上の休憩(分割する場合は、1回連続20分以上)を確保している場合は600kmまで昼間ワンマン運行を行うことが可能です。

○実車運行の途中に1時間のまとまった休憩



○実車運行の途中に1回連続20分以上で合計1時間の休憩



(3) 夜間ワンマン運行の一運行の実車距離について

夜間ワンマン運行の一運行の実車距離は、400km(次のイ及びロに該当する場合にあっては、500km)を超えないものとします。

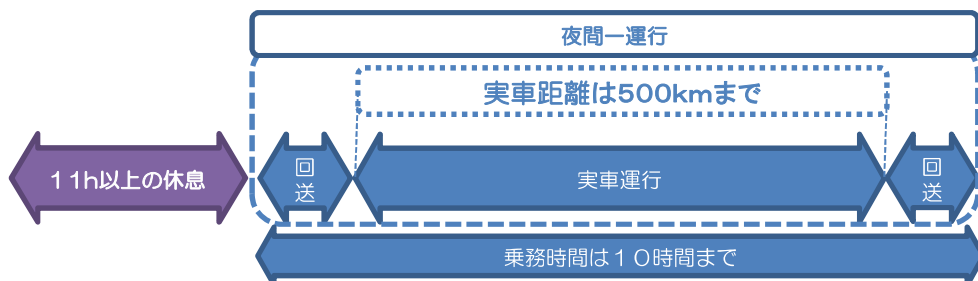
- イ 当該運行の運行直前に11時間以上の休息期間を確保している場合
- ロ 当該運行の一運行の乗務時間(当該運行の回送運行を含む乗務開始から乗務終了までの時間をいう。)が10時間以内であること又は当該運行の実車距離100kmから400kmまでの間に運転者が身体を伸ばして仮眠することのできる施設(車両床下の仮眠施設等、リクライニングシート等の座席を含む。)において仮眠するための連続1時間以上の休憩を確保している場合

※なお、400kmを超える運行等を行う場合には、乗務中の体調報告、デジタル式運行記録計による運行管理が必要になりますので、これらについては本解説書の16ページをご参照下さい。

①夜間ワンマン運行の一運行の実車距離は原則400kmを超えてはいけません。

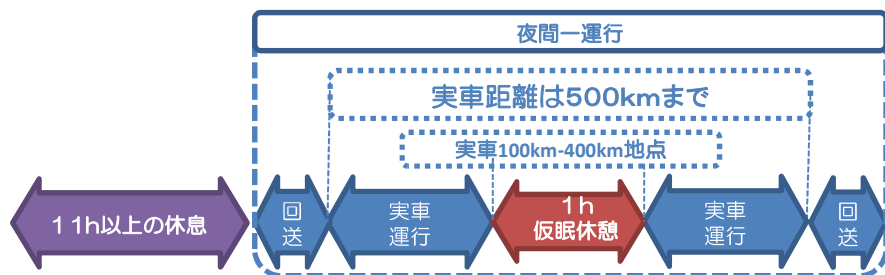


②ただし、夜間ワンマン運行の運行前の休息期間を11時間以上確保しており、一運行の乗務時間が10時間以内である場合には500kmまで夜間ワンマン運行を行うことが可能です。



③夜間ワンマン運行の運行前の休息期間を11時間以上確保しており、当該運行の実車距離100kmから400kmまでの間に運転者が身体を伸ばして仮眠することのできる施設※において仮眠するための連続1時間以上の休憩を確保している場合には500kmまで夜間ワンマン運行を行うことが可能です。

※車両床下の仮眠施設等を含む。ただし、リクライニングシート等の座席を含む。



一貸切バスの仮眠施設の例ー

(例) 床下仮眠施設

(例) リクライニングシート

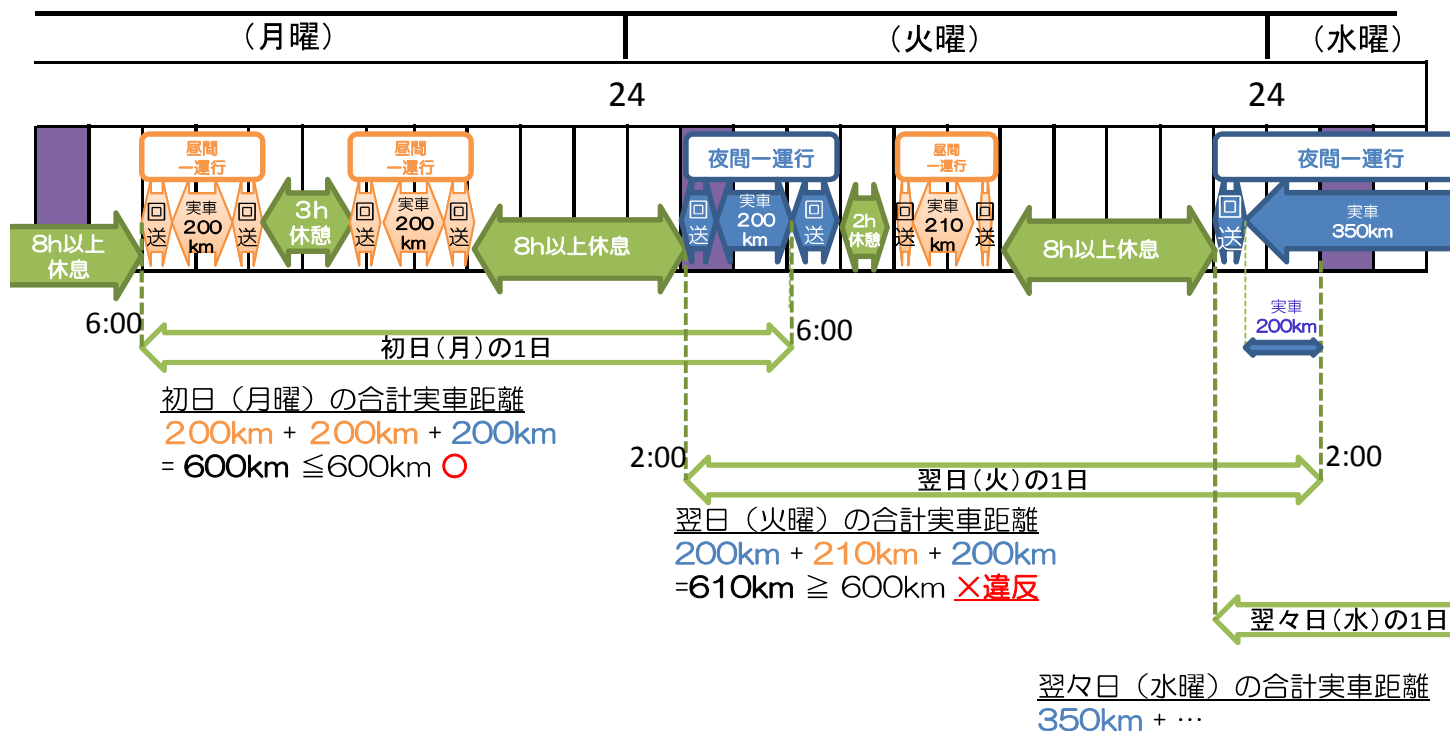


(4) 1日の合計実車距離について

1人の運転者が同じ1日の乗務の中で、2つ以上の運行に乗務する場合には、1日の合計実車距離は600kmを超えないものとする。ただし、1週間当たり2回まで、これを超えることができるものとします。

※なお、600kmを超える乗務を行う場合には、乗務中の体調報告、デジタル式運行記録計による運行管理が必要になりますので、これらについては本解説書の16ページをご参照下さい。

①1日の合計実車距離は、始業から24時間以内に運転した実車距離の合計とします。



②1日の合計実車距離は、1週間当たり2回まで、上限600kmを超えることができるものとします。

(例1) ○
600km超え2回

600km超え2回

月曜	400km
火曜	400km
水曜	650km
木曜	650km
金曜	400km
土曜	休息
日曜	休息
月曜	650km

(例2) ×
600km超え3回

600km超え3回

4

運転時間による基準の考え方

(1) 運転時間の定義について

運転の定義は以下のとおりです。

一運行の運転時間: 1人の運転者が回送運行を含む一運行で運転する時間をいう。

1日の運転時間: 1人の運転者が回送運行を含む1日の乗務で運転する時間をいう。



(2) 昼間ワンマン運行の一運行の運転時間について

昼間ワンマン運行の一運行の運転時間は、運行指示書上、9時間を超えないものとする。ただし、1週間当たり2回まで、これを運行指示書上、10時間までとすることが出来るものとします。

※ここでいう「運行指示書上」とは、引き受けた運送の内容に基づき、運転者に対して運行指示書により、運転時間が9時間を超えない運行の指示がなされている状態をいいます。

したがって、運送を引き受けた時点で、昼間運行の運転時間が10時間を超えることが明らかな場合には、その運送を引き受ける時点で交替運転者の配置が必要であるとの判断をしなければいけません。

また、運転時間が9時間を超えるため、勤務時間等基準告示(1日の運転時間は2日平均で9時間)に違反しないよう、注意する必要があります。

(3) 夜間ワンマン運行の一運行の運転時間について

夜間ワンマン運行の一運行の運転時間は、運行指示書上※、9時間を超えないものとします。

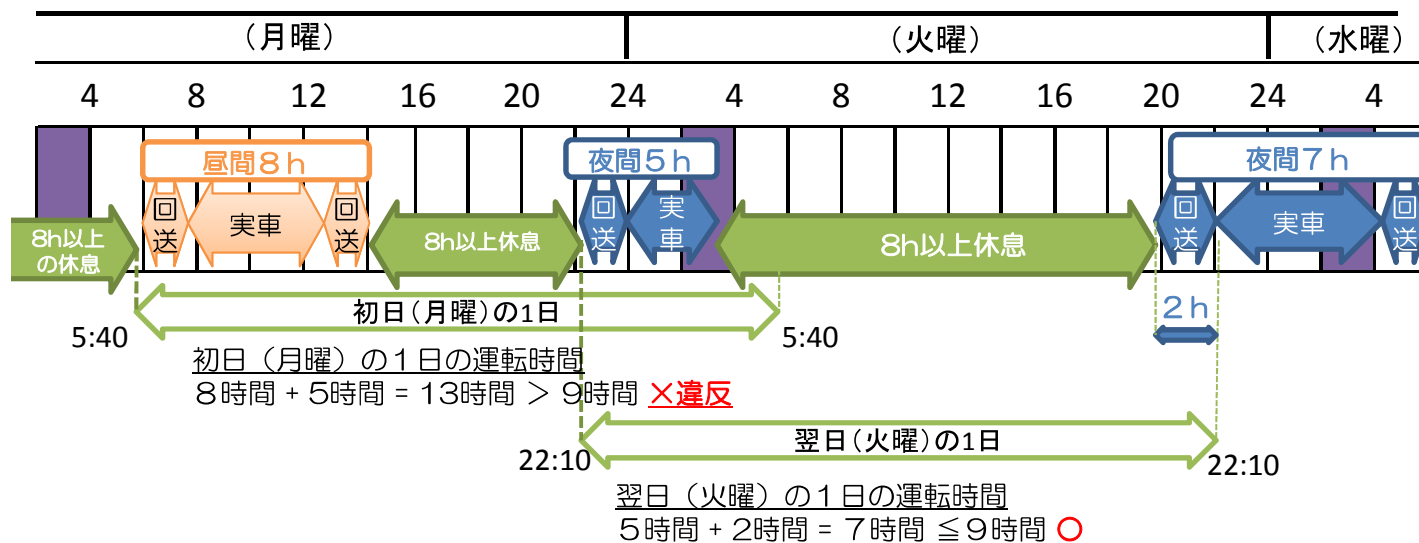
※ここでいう「運行指示書上」とは、引き受けた運送の内容に基づき、運転者に対して運行指示書により、運転時間が9時間を超えない運行の指示がなされている状態をいいます。

したがって、運送を引き受けた時点で、夜間運行の運転時間が9時間を超えることが明らかな場合には、その運送を引き受ける時点で交替運転者の配置が必要であるとの判断をしなければいけません。

(4) 1日の運転時間について

1日の運転時間は、運行指示書上、9時間を超えないものとする。ただし、夜間ワンマン運行を行う場合を除き、1週間当たり2回まで、これを運行指示書上、10時間までとすることができるものとします。

①1日の運転時間は、始業から24時間以内に運転した運転時間の合計とします。



②夜間ワンマン運行を行う場合を除き、1週間当たり2回まで、これを運行指示書上、10時間までとすることができるものとする。

夜間ワンマン運行を除き、1週間に2回まで、1日の運転時間を運行指示書上※、10時間までとする乗務が可能です。回数の計算の考え方は③参照。

※ここでいう「運行指示書上」とは、引き受けた運送の内容に基づき、運転者に対して運行指示書により、運転時間が10時間を超えない運行の指示がなされている状態をいいます。

したがって、運送を引き受けた時点で、昼間運行の運転時間が10時間を超えることが明らかな場合には、その運送を引き受ける時点で交替運転者の配置が必要であるとの判断をしなければいけません。

また、運転時間が9時間を超えるため、勤務時間等基準告示(1日の運転時間は2日平均で9時間)に違反しないよう、注意する必要があります。

③夜間ワンマン運行を行う場合を除き、1週間当たり2回まで、これを運行指示書上、10時間までとすることができますが、勤務時間等基準告示における1日当たり2日平均の運転時間9時間の基準と併せて考える必要がありますので、以下の例を参考に運行を計画して下さい。

	月曜	火曜	水曜	木曜	金曜	土曜	日曜
○(違反なし)	運転時間 10時間	運転時間 8時間	運転時間 7時間	運転時間 8時間	運転時間 10時間	休日	
	運転時間 8時間	運転時間 10時間	運転時間 10時間	運転時間 8時間	運転時間 7時間	休日	
×(本配置基準違反)	運転時間 10時間	休日		運転時間 10時間	運転時間 7時間	運転時間 10時間	休日
	違反(本配置基準: 9時間を超える運転時間は週に2回まで)						
×(本配置基準違反)	運転時間 9時間	休日		運転時間 11時間	運転時間 7時間	9時間	休日
	違反(本配置基準: 9時間を超える場合、運転時間は10時間まで)						
×(本配置基準違反)	運転時間 9時間	休日		夜間ワンマン 運転時間 9時間	夜間ワンマン 運転時間 10時間	9時間	休日
	違反(本配置基準: 夜間ワンマン運行の運転時間は例外なく9時間まで)						
×(勤務時間等基準告示違反)	運転時間 7時間	運転時間 10時間	運転時間 9時間	運転時間 10時間	運転時間 7時間	休日	
	違反(勤務時間等基準告示: 1日の運転時間は2日平均で9時間)						

※なお、勤務時間等基準告示の詳細には、厚生労働省が発行している「バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント」(<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/dl/040330-11.pdf>)においてポイントが記載されておりますので、併せてそちらをご確認下さい。

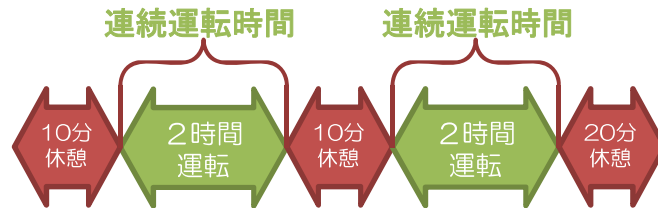
5

連続運転時間・休憩の考え方

(1) 連続運転時間の定義について

連続運転時間の定義は以下のとおりです。

連続運転時間：10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。



(2) 高速道路の実車運行区間の連続運転時間について

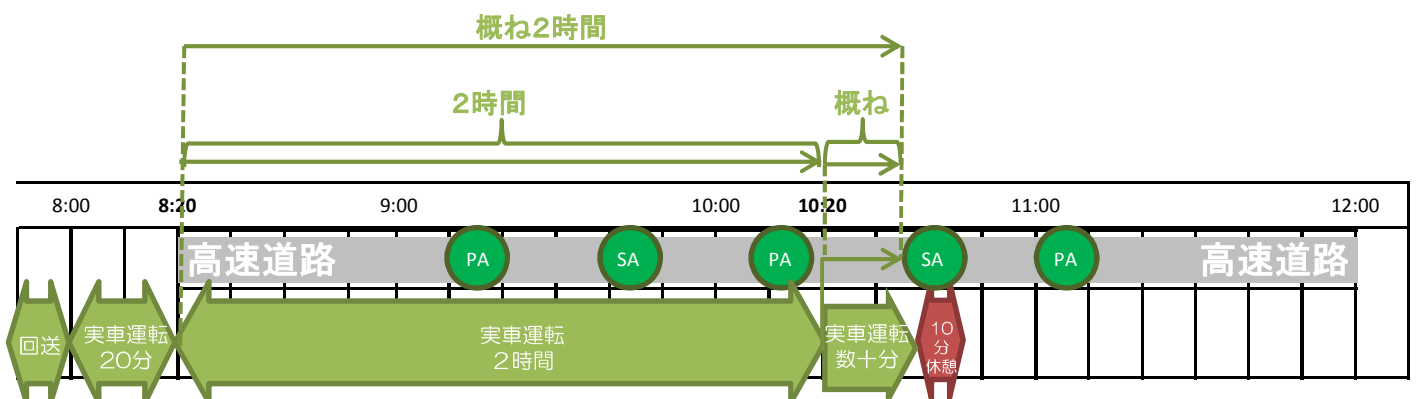
高速道路の実車運行区間においては、連続運転時間は、運行指示書上※、概ね2時間までとします。

①高速道路の実車運行区間においては、連続運転時間は、運行指示書上、概ね2時間までとします。

※夜間運行については、全ての実車運行区間において連続運転時間、運行指示書上、概ね2時間。以下((4)参照))



②概ね2時間の「概ね」は連続運転時間が2時間を超える次のSA又はPAで休憩を取ることを指します。



※ここでの「運行指示書上」とは、引き受けた運送の内容に基づき、運転者に対して運行指示書により、高速道路の実車運行区間において、連続運転時間が概ね2時間を超えない運行の指示がなされている状態をいいます。

したがって、運送を引き受けた時点で、高速道路の実車運行区間における連続運転時間が概ね2時間を超えることが明らかな場合には、その運送を引き受ける時点で、連続運転時間を概ね2時間に収めるとの判断をするか、又は交替運転者の配置が必要であるとの判断をしなければいけません。

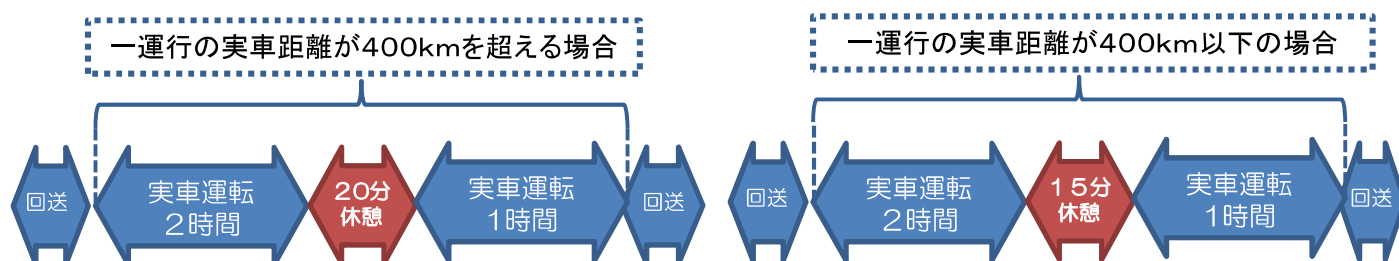
(3) 休憩時間について

「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自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」において、連続運転時間4時間毎に30分の休憩を確保することとなっております。このほか、本基準において夜間ワンマン運行の実車運行区間における休憩時間を以下の通り定めているほか、実車距離500km超の運行については、1時間以上(1回20分以上で分割可)の休憩を確保(3(2)②参照)することとしております。

(4) 夜間ワンマン運行の実車運行区間における休憩時間について

夜間ワンマン運行の実車運行区間においては、運行指示書上※、実車運行区間における運転時間概ね2時間毎に連続20分以上(一運行の実車距離が400km以下の場合)にあつては、実車運行区間における運転時間概ね2時間毎に連続15分以上)の休憩を確保していなければなりません。

①実車運行区間における運転時間概ね2時間毎に、連続20分以上(一運行の実車距離が400km以下の場合)にあつては、実車運行区間における運転時間概ね2時間毎に連続15分以上)の休憩を確保しなければなりません



※ここでいう「運行指示書上」とは、引き受けた運送の内容に基づき、運転者に対して運行指示書により、実車運行区間における運転時間が概ね2時間毎に連続20分以上(15分以上)の休憩を確保するような運行の指示がなされている状態をいいます。

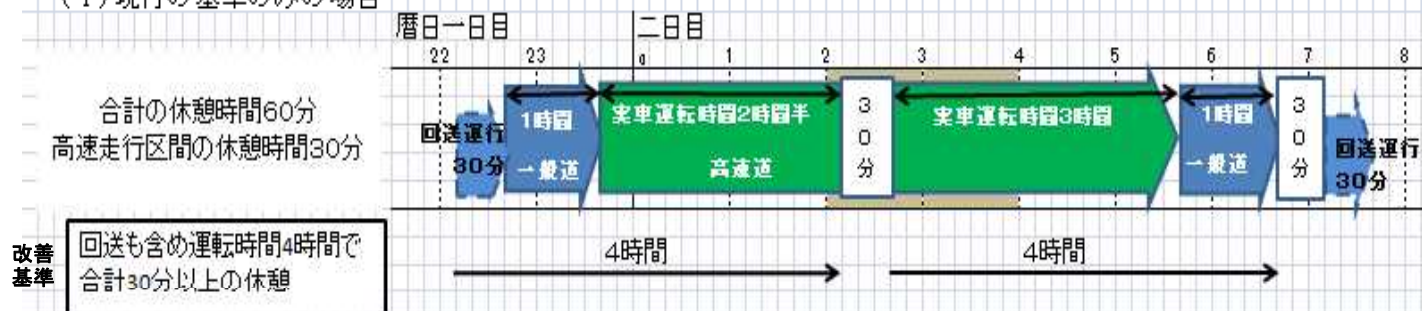
したがって、運送を引き受けた時点で、実車運行区間における運転時間2時間毎に連続20分以上(15分以上)の休憩が確保できないことが明らかな場合には、その運送を引き受ける時点で、実車運行区間における運転時間を概ね2時間毎に連続20分以上(15分以上)の休憩を確保するとの判断をするか、又は交替運転者の配置が必要であるとの判断をしなければいけません。

(5) 連続運転時間・休憩時間の組み合わせについて

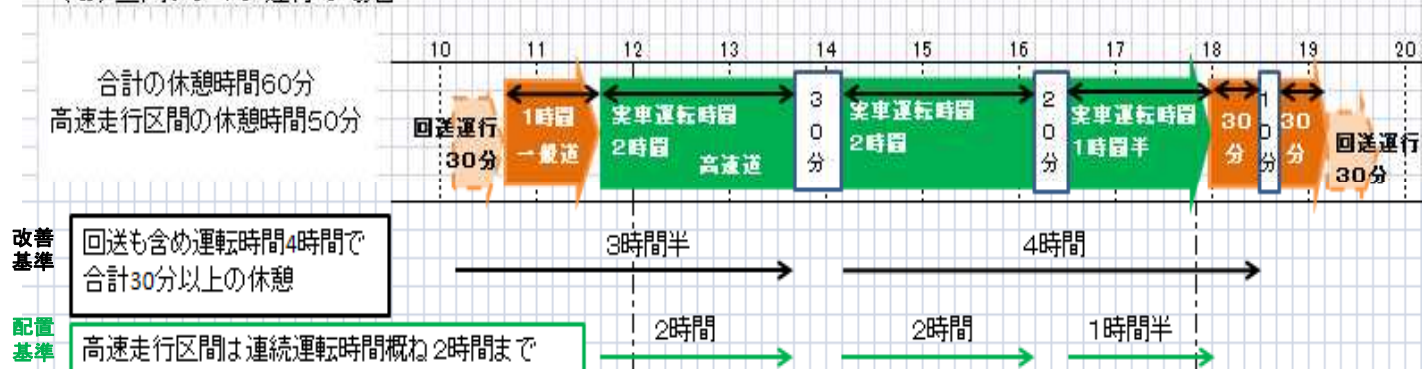
連続運転時間及び休憩時間の組み合わせについては、昼間ワンマン運行や夜間ワンマン運行に限らず高速道路の実車運行区間の連続運転時間を概ね2時間以内とすること、夜間ワンマン運行にあっては一般道を含む実車運行区間における運転時間2時間毎に、夜間ワンマン運行の一運行の実車距離によって休憩時間を合計20分とするか合計15分とするかを考慮する必要があります。また、**勤務時間等基準告示における連続運転時間4時間毎に30分以上の休憩等を確保する基準と併せて考える必要がありますので、以下の例を参考に運行計画を行って下さい。**

A) 高速走行区間5時間半＋一般道走行区間2時間＋回送運行1時間で
運転時間合計8時間半のモデルケース(実車距離450km程度)

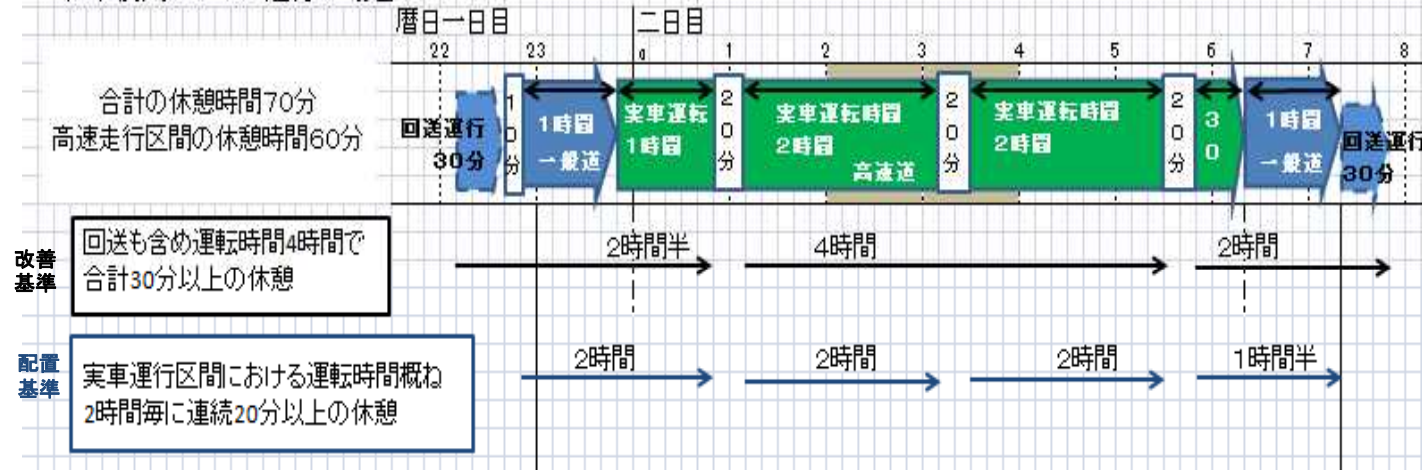
(i) 現行の基準のみの場合



(ii) 昼間ワンマン運行の場合

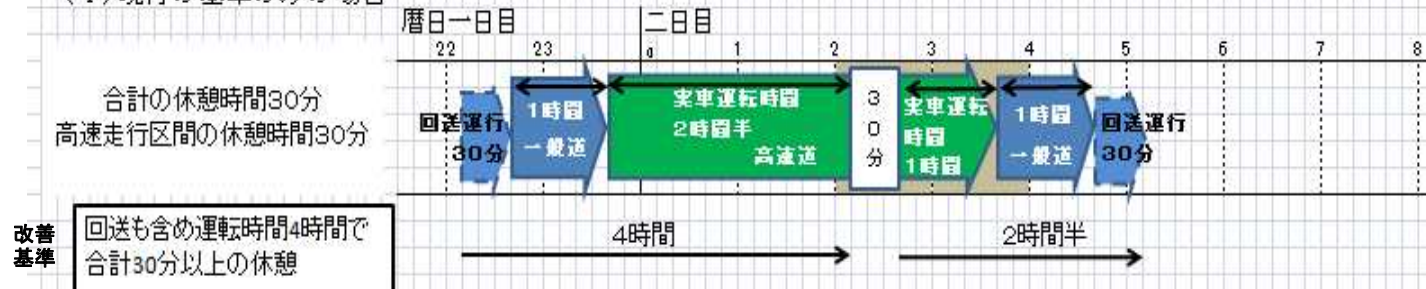


(iii) 夜間ワンマン運行の場合

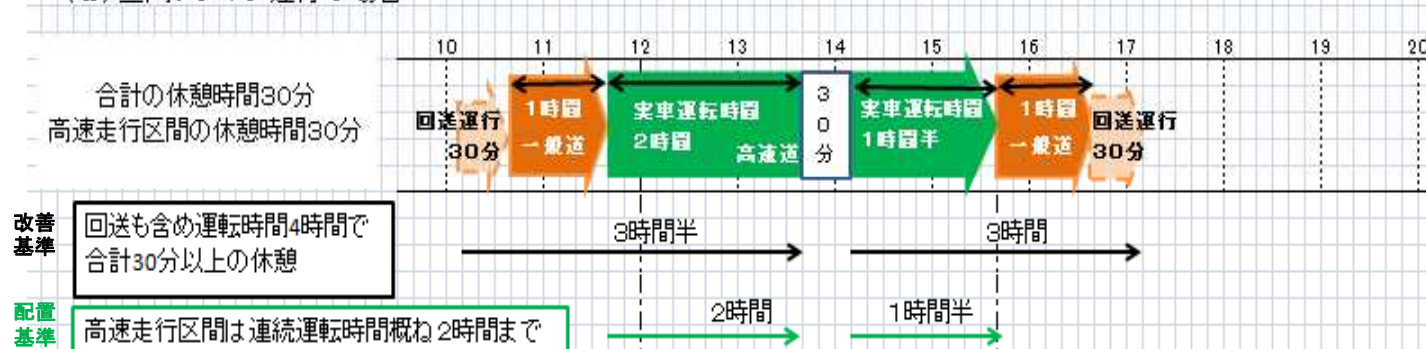


B) 高速走行区間3時間半+一般道走行区間2時間+回送運行1時間で
 運転時間合計6時間半のモデルケース(実車距離300km程度)

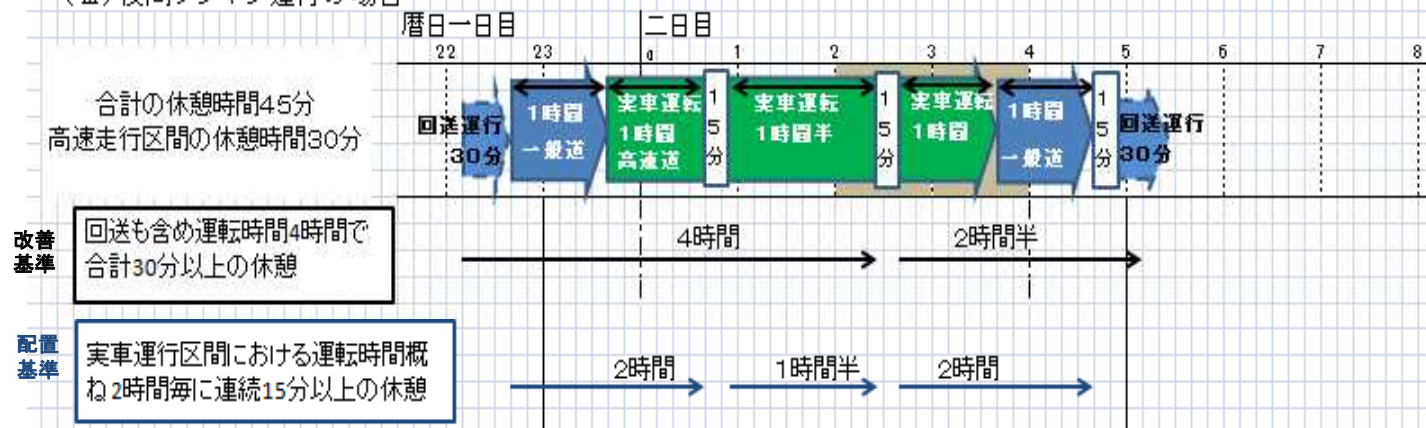
(i) 現行の基準のみの場合



(ii) 昼間ワンマン運行の場合



(iii) 夜間ワンマン運行の場合



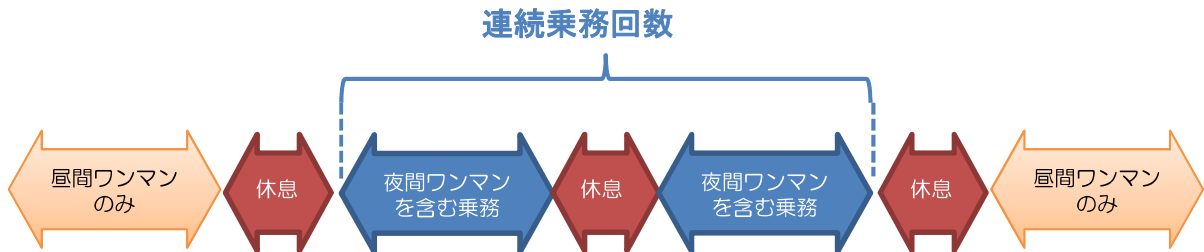
6

連続乗務回数考え方

(1) 夜間ワンマン運行の連続乗務回数の定義について

夜間ワンマン運行の連続乗務回数の定義は以下のとおりです。

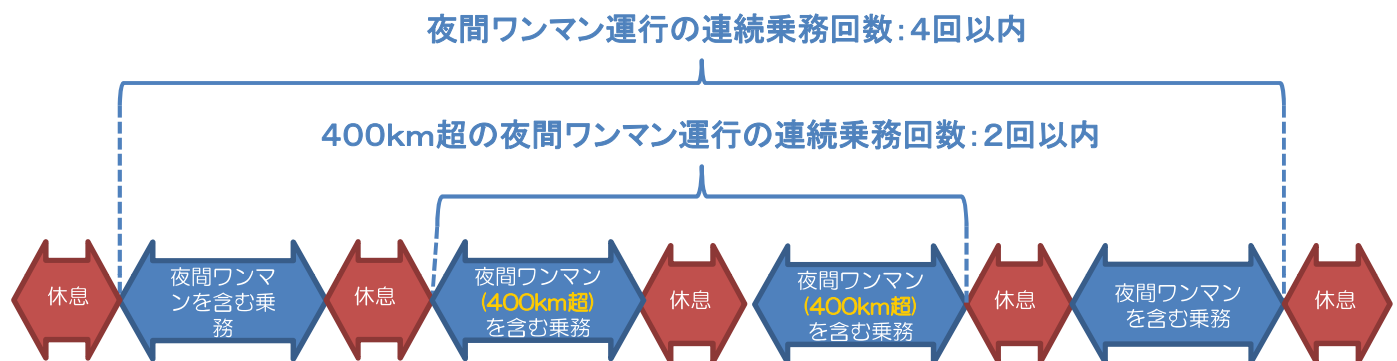
連続乗務回数: 夜間ワンマン運行を含む1日の乗務を連続して行う日数をいう。



(2) 夜間ワンマン運行の連続乗務回数について

夜間ワンマン運行の連続乗務回数は、4回(一運行の実車距離が400kmを超える場合にあっては、2回)以内として下さい。

①夜間ワンマン運行の連続乗務回数は4回までとし、一運行の実車距離が400kmを超える夜間ワンマン運行は場合は2回以内とします。



7

乗務中の体調報告・デジタル式運行記録計による運行管理について

今後、夜間400km(1日500km)を超える貸切バスの運行を行う場合には、**乗務中の体調報告**(平成25年8月1日から適用)、夜間400km(1日600km)を超える貸切バスの運行を行う場合には、**デジタル式運行記録計による運行管理**(平成26年1月1日から適用)を行う必要があります。

(1) 乗務中の体調報告 (平成25年8月1日～)

ワンマン運行で一運行の**実車距離が夜間400km(1日500km)**を超える運行を行う貸切バスの運転者は、**当該運行の実車距離100kmから400km(1日500km)**の間にあるいずれかの休憩地点において運行管理者又は補助者に体調等を報告する必要があります。

※運行管理者等はその結果を点呼簿等に記録して下さい。



1人乗務の場合



休憩地点到着時、運行管理者に体調等を報告



交替時、休憩時はできる限り毎回、運行管理者等に体調報告することが望ましいです。

(2) デジタル式運行記録計による運行管理 (平成26年1月1日～)

夜間ワンマン運行で一運行の実車距離が400kmを超える場合又は**1日の乗務の合計実車距離600km**を超える場合は、車両にデジタル式運行記録計等を装着し、当該運行を行う事業者がそれを用いた運行管理を行わなければなりません。

デジタル式運行記録計



【地方運輸局の問合せ先】（電話番号）

- ・ 北海道運輸局自動車技術安全部整備・保安課
： 011-290-2754
- ・ 東北運輸局自動車技術安全部整備・保安課
： 022-791-7534
- ・ 北陸信越運輸局自動車技術安全部整備・保安課
： 025-285-9164
- ・ 関東運輸局自動車技術安全部保安・環境課
： 045-211-7256
- ・ 中部運輸局自動車技術安全部保安・環境課
： 052-952-8044
- ・ 近畿運輸局自動車技術安全部保安・環境課
： 06-6949-6454
- ・ 中国運輸局自動車技術安全部保安・環境調整官
： 082-228-9144
- ・ 四国運輸局自動車技術安全部整備・保安課
： 087-835-6372
- ・ 九州運輸局自動車技術安全部保安・環境課
： 092-472-2546

【本省問合せ先】 国土交通省自動車局安全政策課

TEL 03-5253-8111（内線41-623）

03-5253-8566（直通）