

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28年12月20日

一部改正 令和6年4月1日

一部改正 令和7年9月25日

国土交通省物流・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) 輸送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
③ 運賃及び料金の下限額の確認方法	13
(2) 応札者に対する確認	14
(3) 入札等の契約方法	14
(4) 落札者に対する確認	15
Ⅲ. 参考	16

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。

このような取組みを進めていた中で、平成28年1月15日に長野県軽井沢町においてスキーバス事故が発生しました。このような悲惨な事故を二度と起こさないという強い決意のもとに、平成28年6月3日に「総合的な対策」を公表し、これに基づく取組みを実施しているところです。その一環として、平成28年11月から、旅行業者等と貸切バス事業者との間で取り交わされる運送引受書の記載事項に運賃及び料金の上限・下限額の記載を追加することとしました（その後、令和6年4月より運賃及び料金の下限額のみを記載する旨の制度改正を実施）。

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5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に、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

- ・ 運転者の健康管理状況
- ・ 運転者の労働時間の遵守状況
- ・ 運転者の山岳道路、雪山等における走行に特化した訓練状況
- ・ 先進安全自動車（ＡＳＶ）の導入状況 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亡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重傷事故等を発生させていないこと
- ・ 過去1年間に「悪質違反による運行等」が発生していないこと
- ・ 過去1年間に重大な行政処分を受けていないこと 等

○運輸安全マネジメント取組状況

- ・ PDCAサイクルによる安全管理体制の継続的改善の実施状況
- ・ 輸送の安全確保に係る情報の公表状況 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を確認してください。

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。

貸切バス事業者は、自動車の走行距離等をデジタル式運行記録計により記録し、当該記録は3年間保存することが義務づけられています。

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されています。

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>（デジタルコとは？）
：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03driverrec/dorareco.html>
（ドライブレコーダーとは？）

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
- ・ 定速走行・車間距離制御装置（ＡＣＣ（Adaptive Cruise Control））
- ・ レーンキープアシスト
- ・ ふらつき警報
- ・ 車両横滑り時制動力・駆動力制御装置（ＥＳＣ（Electronic Stability Control））
- ・ ＡＢＳ（アンチロック・ブレーキ・システム）付コンビブレーキ
- ・ ドライバー異常時対応システム（ＥＤＳＳ（Emergency Driving Stop System））

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15時間が限度）。
- ・ 1日の休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるように努めることを基本とし、継続9時間を下回ってはなりません。

※詳しくは別添の「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。

※具体的に交代運転者の配置が必要になる場合については、以下のURLをご参照ください。

URL：<https://www.mlit.go.jp/common/001000380.pdf>（国土交通省HP）

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え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16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。このあらかじめ定めた契約の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、運送申込書による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。

なお、平成26年4月から運用されていた運賃制度においては、基準額に対して30%増の運賃を上限額、10%減の運賃を下限額として地方運輸局等が公示する方法をとっておりましたが、運賃の収受状況について貸切バス事業者に対して調査を行ったところ、シーズナリティに関係なく基準額以下での取引が大半を占めている実態が明らかになったことから、令和5年8月25日より、基準額のみを公示する方法に見直しました。貸切バス事業者は、地方運輸局等が公示する基準額を参考にしながら、自社の下限額を設定し、地方運輸局等に届け出を行うことになります。

届出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注意ください。

③ 運賃及び料金の下限額の確認方法

貸切バス事業者が運送を引き受けた場合に運送の申込者に対して交付する書面である運送引受書に、運賃及び料金の下限額が記載されますので、運賃及び料金が、下限額を下回らない額となっていることを確認してください（年間契約については、計算方法の特例がありますので、最寄りの運輸局又は運輸支局にお問い合わせください。）。

（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

なお、年間契約の特例を利用する場合、運賃・料金が一定の計算方法によらずに算出されたときは、国は貸切バス事業者に対して当該運賃・料金の変更を命令することがありますので、年間契約を行う前には最寄りの運輸局又は運輸支局にお問い合わせください。

（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）
- ・ 安全マネジメントの導入状況 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運輸規則第七条の二第一項の運送引受書の記載事項を定める告示（抜粋）

（運送引受書の記載事項）

第二条 旅客自動車運送事業運輸規則第七条の二第一項の運送引受書に記載する事項は、次のとおりとする。

- 一 当該運送の申込者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先
- 二 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者と運送契約を締結する者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先
- 三 当該運送の申込みに係る旅客の団体の名称
- 四 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者の住所及び電話番号その他の連絡先（緊急時における連絡先を含む。）並びに道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第四条第一項の許可の年月日及び許可番号並びに営業区域
- 五 当該運送に係る事業用自動車（以下単に「事業用自動車」という。）の発車及び到着の日時、宿泊又は待機を要する場合はその旨その他事業用自動車の運行に関する旅行の日程
- 六 事業用自動車の配車の地点及び日時
- 七 当該運送の申込みに係る乗車人員
- 八 乗車定員別又は車種別の事業用自動車の数
- 九 当該運送に係る運賃及び料金の支払方法
- 十 法第九条の二第一項の規定により届け出た運賃及び料金を基に算定した当該運送に係る運賃及び料金の下限額
- 十一 交替するための事業用自動車の運転者を配置しない場合には、その理由
- 十二 当該運送に係る実車走行距離及びその要する時間
- 十三 当該運送に係る総車走行距離及びその要する時間
- 十四 事業用自動車について締結されている損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約の概要
- 十五 事業用自動車の車掌の乗務の有無
- 十六 前各号に掲げるもののほか、特約があるときは、その内容

○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、一般乗用旅客自動車運送事業者及び特定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

バス運転者の

令和
6年4月～
適用

労働時間等の 改善基準の ポイント



「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、バスなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、全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、休息期間、運転時間等の基準を定めています。

令和6年4月1日から、自動車運転の業務に時間外労働の上限規制が適用されるとともに、改善基準告示に定める拘束時間等の基準も改められます。このパンフレットでは、バス運転者に適用される基準のポイントを説明します。

目次

はじめに	2
1 拘束時間、休息期間	3
1 拘束時間と休息期間の定義	3
2 1年・1か月、52週・4週平均1週の拘束時間(改善基準告示第5条第1項第1号、第2号)	4
3 1日の拘束時間、1日の休息期間(改善基準告示第5条第1項第3号、第4号)	7
2 運転時間	10
1 2日平均1日の運転時間(改善基準告示第5条第1項第5号)	10
2 4週平均1週の運転時間(改善基準告示第5条第1項第5号)	11
3 連続運転時間(改善基準告示第5条第1項第6号、第7号)	12
4 予期し得ない事象への対応時間の取扱い(改善基準告示第5条第3項)	14
5 特例	16
1 分割休息(改善基準告示第5条第4項第1号)	16
2 2人乗務(改善基準告示第5条第4項第2号)	17
3 隔日勤務(改善基準告示第5条第4項第3号)	18
4 フェリー(改善基準告示第5条第4項第4号)	19
6 その他	20
1 適用除外業務	20
2 休日の取扱い	20
7 時間外労働、休日労働	21
1 時間外労働及び休日労働の限度(労働基準法第36条、第140条／改善基準告示第1条第3項、第5条第5項)	21
2 休日労働の回数(改善基準告示第5条第5項)	21
8 時間外労働及び休日労働に関する協定届	22
時間外労働及び休日労働に関する協定届(例)(様式第9号の3の4)(限度時間を超えない場合)	23
時間外労働及び休日労働に関する協定届(例)(様式第9号の3の5)(限度時間を超える場合(特別条項))	24
時間外労働及び休日労働に関する協定書(例)	25
(参考)1箇月及び1年の拘束時間の延長に関する協定書(例)(バス運転者)	28
(参考)4週平均1週及び52週の拘束時間の延長に関する協定書(例)(バス運転者)	29
(参考)4週平均1週及び52週の運転時間の延長に関する協定書(例)(バス運転者)	30
バス運転者の改善基準告示(一覧表)	31

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ください。

● 詳しい情報や相談窓口はこちら

厚労省 改善基準告示

検索



https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html

はじめに

〈改善基準告示の対象者〉

改善基準告示の対象者は、労働基準法第9条にいう労働者（同居の親族のみを使用する事業又は事務所に使用される者及び家事使用人を除く。）であって、四輪以上の自動車の運転の業務に主として従事するものです。



・「自動車の運転の業務に主として従事する」とは？

「自動車の運転の業務に主として従事する」か否かは、個別の事案の実態に応じて判断しますが、実態として、物品又は人を運搬するために自動車を運転する時間が現に労働時間の半分以上を超えており、かつ当該業務に従事する時間が年間総労働時間の半分以上を超えることが見込まれる場合には、該当することとなります。



・自家用自動車の自動車運転者にも適用されます

改善基準告示は、運送を業とするか否かを問わず、自動車運転者を労働者として使用する全事業に適用されます。このため、例えば、旅館の送迎用のバスや、スクールバスの運転者等、自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。）の自動車運転者にも適用されます。

なお、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であって、主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者（上記の自家用自動車の自動車運転者を含む。）については、バス運転者に適用される基準（改善基準告示第5条）が適用されます。

（参考）個人事業主等である運転者にも、実質的に遵守が求められます

- ・労働基準法第9条にいう労働者に該当しない個人事業主等は、改善基準告示の直接の対象とはなりません。
- ・他方、道路運送法^{（※1）}及び貨物自動車運送事業法^{（※2）}等の関連法令に基づき、旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、運転者の過労防止等の観点から、国土交通大臣が告示で定める基準^{（※3）}に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない旨の規定が設けられており、その基準として、改善基準告示が引用されています。当該規定は、個人事業主等である運転者にも適用され、実質的に改善基準告示の遵守が求められるものであることから、これらの事業者等の関係者は、このことに留意する必要があります。

※1 昭和26年法律第183号

※2 平成元年法律第83号

※3 旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（平成13年国土交通省告示第1675号）

貨物自動車運送事業輸送安全規則第3条第4項の規定に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（平成13年国土交通省告示第1365号）

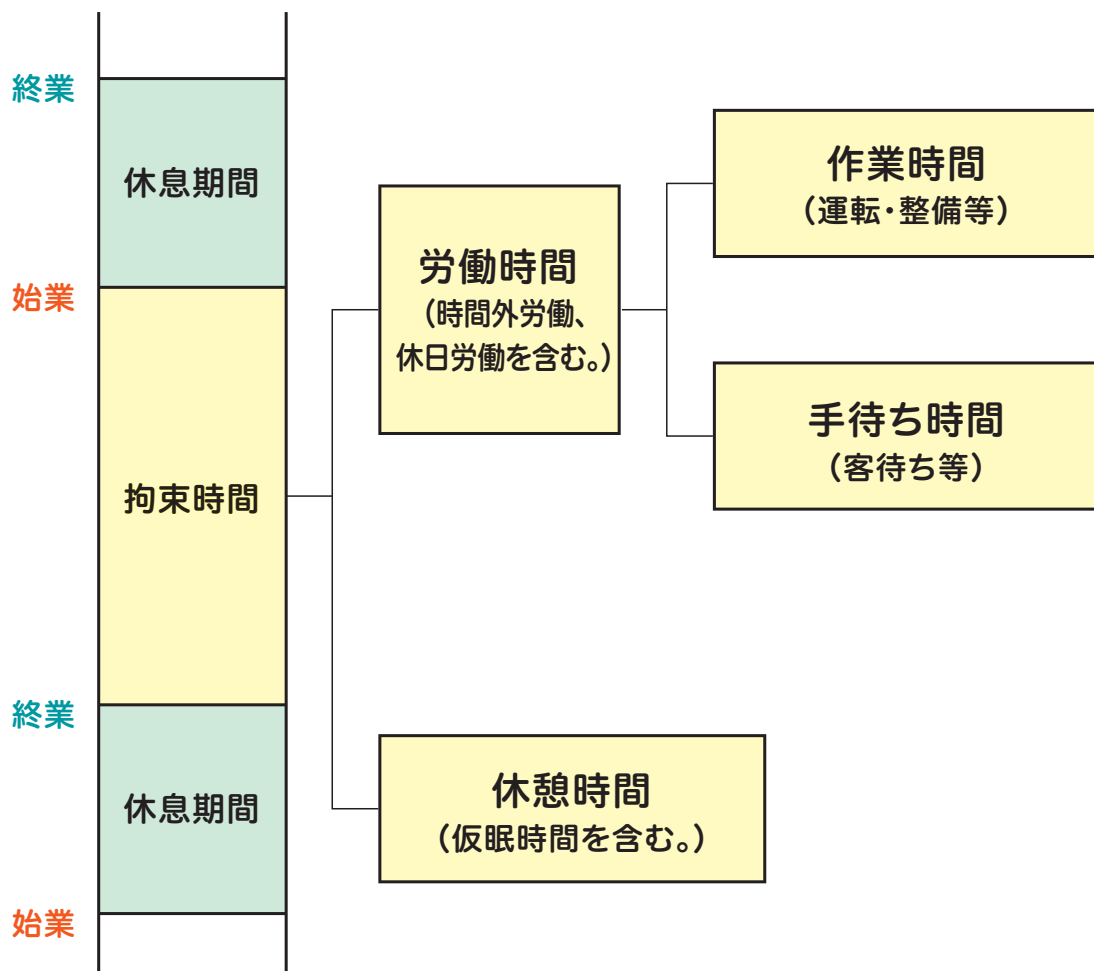
1 拘束時間と休息期間の定義

● 拘束時間

労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。）の合計時間、すなわち、始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束される全ての時間をいいます。

● 休息期間

使用者の拘束を受けない期間、つまり、勤務と次の勤務との間にあって、休息期間の直前の拘束時間における疲労の回復を図るとともに、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、その処分が労働者の全く自由な判断に委ねられる時間をいいます。休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なるものです。



2 1年・1か月、52週・4週平均1週の拘束時間

(改善基準告示第5条第1項第1号、第2号)

事業場の労務管理の実態等に応じ、「1年・1か月」「52週・4週平均1週」のいずれかの基準を選択します。

① 1年・1か月の拘束時間 (改善基準告示第5条第1項第1号イ、第2号)

【原則】

1年の拘束時間は3,300時間以内、かつ、1か月の拘束時間は281時間以内です。

【例外】

- ・ 貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者
- ・ 乗合バスに乗務する者
(一時的な需要に応じて追加的に自動車の運行を行う営業所において運転の業務に従事する者に限る。)
- ・ 高速バスに乗務する者
- ・ 貸切バスに乗務する者
(以下「貸切バス等乗務者」という。)

については、労使協定(P28参照)により、1年のうち6か月までは、1年の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を294時間まで延長することができます。

1か月の拘束時間が281時間を超える月は連続4か月までとしなければなりません。

(労使協定で定める事項)

- ・ 協定の対象者
- ・ 1年について各月及び年間合計の拘束時間
- ・ 協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等



・ 「1か月」とは？

原則として暦月をいいます。

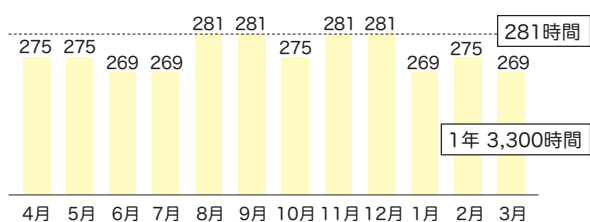
ただし、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合は、当該特定日から起算した1か月でも差し支えありません。

〈ポイント〉各月の拘束時間の調整

1年の拘束時間の限度を超えないよう、各月の拘束時間を調整する必要があります。

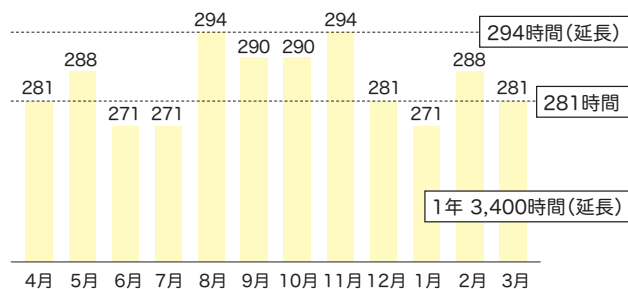
過労死等や過労運転を防止する観点から、バス運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成しましょう。

(図)【原則】1年及び1か月の拘束時間



- ・ 1か月の拘束時間を全て上限値(281時間×12か月)とすると、1年の総拘束時間が3,300時間を超えるため、改善基準告示違反になります。

(図)【例外】1年及び1か月の拘束時間



- ・ 労使協定により拘束時間を延長する場合であっても、1か月の拘束時間を全て上限値(281時間×6か月かつ294時間×6か月)とすると、1年の総拘束時間が3,400時間を超えるため、改善基準告示違反になります。
- ・ 1か月の拘束時間が281時間を超える月が5か月以上連続する場合も、改善基準告示違反になります。

② 52週・4週平均1週の拘束時間（改善基準告示第5条第1項第1号ロ、第2号）

【原則】

**52週間の拘束時間は3,300時間以内、かつ、
4週間を平均した1週間当たり（4週平均1週）の拘束時間は65時間以内です。**

【例外】

貸切バス等乗務者については、労使協定（P29参照）により、52週のうち24週までは、52週の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、4週平均1週の拘束時間を68時間まで延長することができます。
4週平均1週の拘束時間が65時間を超える週は連続16週までとしなければなりません。

（労使協定で定める事項）

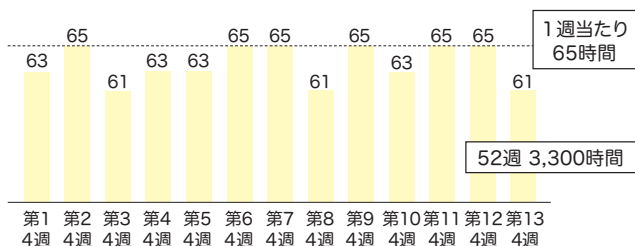
- ・ 協定の対象者
- ・ 52週について各4週平均1週の拘束時間（4週合計の拘束時間）及び52週合計の拘束時間
- ・ 協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等

〈ポイント〉各4週平均1週の拘束時間の調整

52週の拘束時間の限度を超えないよう、各4週平均1週の拘束時間を調整する必要があります。

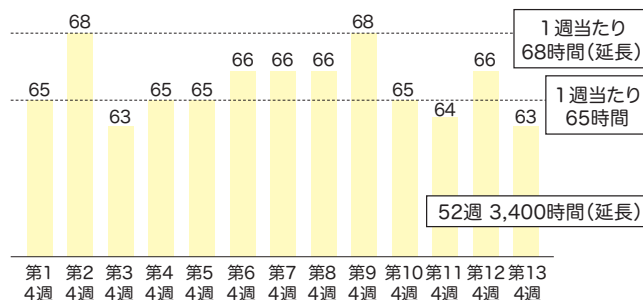
過労死等や過労運転を防止する観点から、バス運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成しましょう。

（図）【原則】52週及び4週平均1週の拘束時間



- ・ できる限り各労働日又は各週の拘束時間を平準化し、1週当たり65時間となるようにしましょう。
- ・ 第1から第13までの各4週平均1週の拘束時間を全て上限値（65時間×52週）とすると、52週の総拘束時間が3,300時間を超えるため、改善基準告示違反になります。

（図）【例外】52週及び4週平均1週の拘束時間



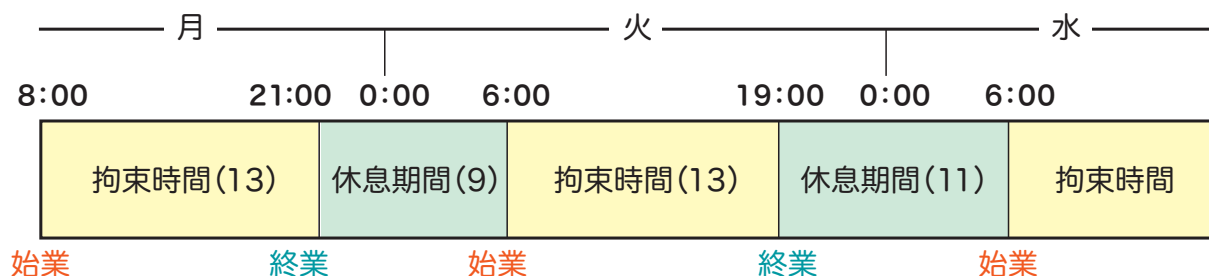
- ・ 労使協定により拘束時間を延長する場合であっても、できる限り各労働日又は各週の拘束時間を平準化し、1週当たり68時間となるようにしましょう。
- ・ 第1から第13までの各4週平均1週の拘束時間を全て上限値（65時間×28週かつ68時間×24週）とすると、52週の総拘束時間が3,400時間を超えるため、改善基準告示違反になります。
- ・ 4週平均1週の拘束時間が65時間を超える週が16週を超えて連続する場合も、改善基準告示違反になります。

〈ポイント〉1か月又は4週平均1週の拘束時間の計算方法

1か月又は4週平均1週の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、1か月又は4週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「5 特例」の[1]分割休息(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(フェリー乗船時間を休息期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)各勤務の拘束時間の合計



図に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

1か月又は4週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19:00	13時間
⋮		⋮
合 計		A 時間

1か月又は4週の各勤務の拘束時間の合計

A

 時間 ≤ 1か月又は4週の拘束時間の限度^(※)であれば、改善基準告示を満たしています。

※ 1か月：原則281時間、例外294時間

4 週：原則65時間×4週＝260時間、例外68時間×4週＝272時間

3 1日の拘束時間、1日の休息期間

(改善基準告示第5条第1項第3号、第4号)

① 1日の拘束時間(改善基準告示第5条第1項第3号)

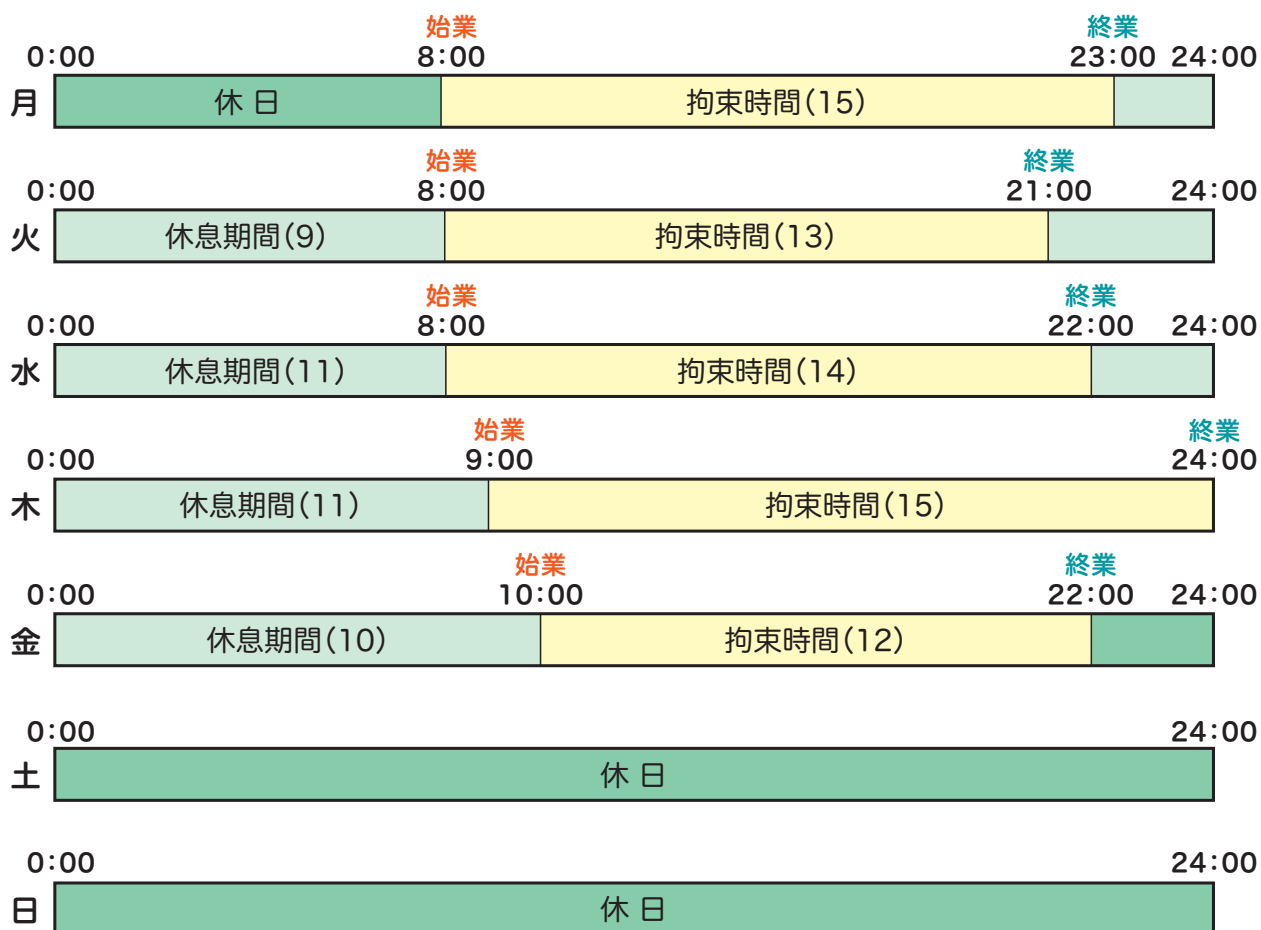
1日(始業時刻から起算して24時間をいう。)の拘束時間は13時間以内とし、これを延長する場合であっても、上限は15時間です。

※ 1日の拘束時間について13時間を超えて延長する場合は、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必要があります。回数は1週について3回までが目安です。この場合において、14時間を超える日が連続することは望ましくありません。

〈ポイント〉1週における1日の拘束時間延長の回数

1日の拘束時間14時間超は週3回までが目安です。

(図) 1日の拘束時間延長の回数の目安



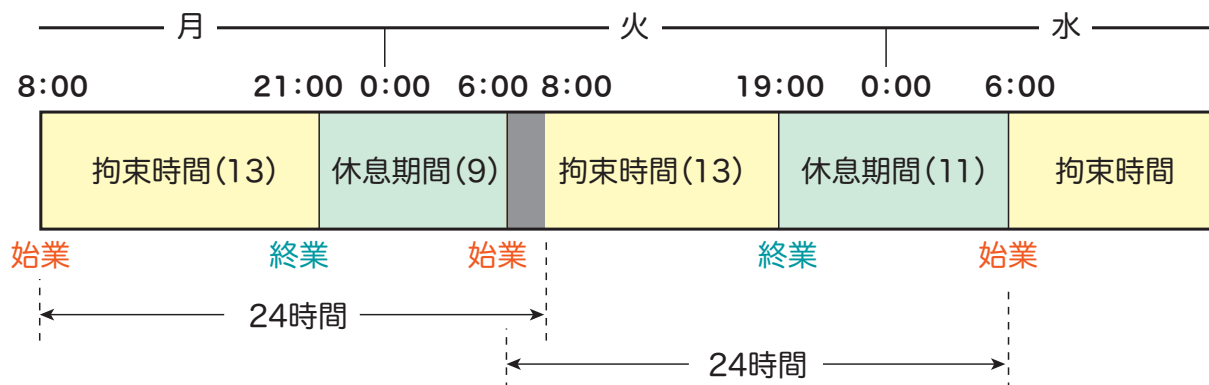
・1日の拘束時間が14時間を超える回数は、月曜日と木曜日の15時間の計2回で、1週について3回までの目安を満たしています。

〈ポイント〉1日の拘束時間の計算方法

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時間の拘束時間によりチェックしてください。

※ ただし、後述の「5 特例」の「1」分割休息(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(フェリー乗船時間を休息期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)各日の拘束時間の合計



※ 灰色の部分は、月曜日から始まる1日の拘束時間と火曜日から始まる1日の拘束時間が重なる時間帯

図に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

① 月曜日から始まる1日(始業時刻8:00からの24時間)の拘束時間

- ・ 月曜日 始業8:00～終業21:00 13時間
 - ・ 火曜日 始業6:00～8:00 2時間
- 合計15時間

② 火曜日から始まる1日(始業時刻6:00からの24時間)の拘束時間

- ・ 火曜日 始業6:00～終業19:00 13時間

上記①②については、ともに改善基準告示を満たしていますが、①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、月曜日の始業時刻からの24時間に、火曜日の6:00～8:00の2時間も含まれることになります。したがって、月曜日から始まる1日の拘束時間については、月曜日の13時間だけではなく、火曜日の2時間もカウントした合計15時間になります。

一方、②の火曜日から始まる1日の拘束時間については、火曜日の始業時刻6:00からの24時間でカウントしますので、月曜日から始まる1日の拘束時間でカウントした6:00～8:00についても、再度カウントすることになります。

② 1日の休息期間（改善基準告示第5条第1項第4号）

1日の休息期間は、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時間を下回ってはなりません。



・ 休息期間の取扱い（改善基準告示第5条第2項）

特に貸切バス運転者の場合、運行の中継地や目的地において休息期間を過ごすことがあります。休息期間の配分においては貸切バス運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、当該者の住所地における休息期間が、それ以外の場所における休息期間よりも長く確保されるよう努める必要があります。

〈ポイント〉1日の拘束時間及び1日の休息期間

1日の拘束時間及び1日の休息期間がともに基準を満たしていなければなりません。

（図）1日の拘束時間及び1日の休息期間の設定



1

2日平均1日の運転時間

(改善基準告示第5条第1項第5号)

2日を平均した1日当たり(2日平均1日)の運転時間は、9時間以内です。

〈ポイント〉2日平均1日の運転時間の計算方法

- ・2日(始業時刻から起算して48時間のことをいう。)平均1日の運転時間の算定に当たっては、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日の平均を計算します。
- ・この特定日の運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、次の①②のいずれもが9時間を超えた場合に、初めて違反と判断されます。

- ① 特定日の運転時間(A時間)と特定日の前日の運転時間(B時間)との平均
- ② 特定日の運転時間(A時間)と特定日の翌日の運転時間(C時間)との平均

特定日の前日(N-1日)	特定日(N日)	特定日の翌日(N+1日)
B時間	A時間	C時間

$$\frac{B時間 + A時間}{2} \quad \text{と} \quad \frac{A時間 + C時間}{2}$$

が、いずれも9時間を超えた場合に初めて改善基準告示違反

(図)2日平均1日の運転時間の考え方(4月1日、4月2日、4月3日に運転した場合)



$$\frac{10時間(4月1日) + 9時間(4月2日)}{2} = 9.5時間 \quad \text{と} \quad \frac{9時間(4月2日) + 9時間(4月3日)}{2} = 9時間$$

前半は9時間を超えていますが、

後半は9時間を超えていないので、

改善基準告示違反にはなりません。

2

4週平均1週の運転時間

(改善基準告示第5条第1項第5号)

【原則】

4週間を平均した1週間当たり(4週平均1週)の運転時間は、40時間以内です。

【例外】

貸切バス等乗務者については、労使協定(P30参照)により、52週のうち16週までは、52週の総運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、4週平均1週の運転時間を44時間まで延長することができます。

(労使協定で定める事項)

- ・ 協定の対象者 ・ 52週について各4週平均1週の運転時間(4週合計の運転時間)及び52週合計の運転時間
- ・ 協定の有効期間 ・ 協定変更の手続等

〈ポイント〉4週平均1週の運転時間の計算方法

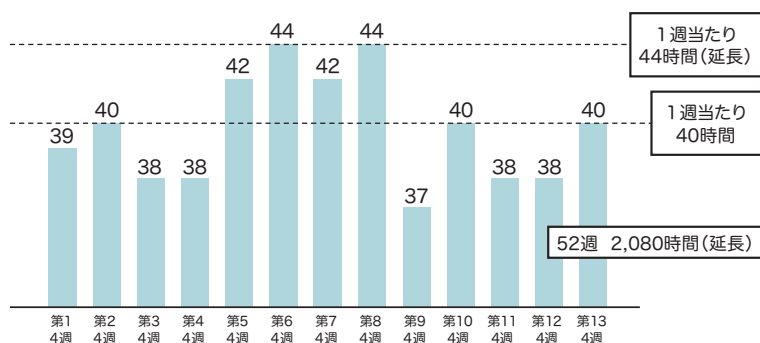
4週における総運転時間を計算する場合は、特定の日を起算日として4週ごとに区切り、その4週ごとに計算します。

(図) 4週平均1週の運転時間の考え方

	1週目	2週目	3週目	4週目	
① ○	運転時間(40) その他	運転時間(42) その他	運転時間(38) その他	運転時間(40) その他	平均40
② ○	運転時間(44) その他	運転時間(46) その他	運転時間(42) その他	運転時間(44) その他	平均44 (例外: 16週間まで)
③ ✕	運転時間(44) その他	運転時間(44) その他	運転時間(46) その他	運転時間(46) その他	平均45

- ・ ①について、4週平均1週の運転時間は $\frac{40時間+42時間+38時間+40時間}{4} = 40時間$ であり、基準を満たしています。
- ・ ②について、4週平均1週の運転時間は $\frac{44時間+46時間+42時間+44時間}{4} = 44時間$ であり、例外の場合の基準を満たしています。
ただし、52週の総運転時間は2,080時間以内としなければなりません。
- ・ ③について、4週平均1週の運転時間は、 $\frac{44時間+44時間+46時間+46時間}{4} = 45時間 > 44時間$ であり、改善基準告示違反になります。

(図) 【例外】4週平均1週の運転時間



- ・ 労使協定により運転時間を延長する場合であっても、第1から第13までの各4週平均1週の運転時間を全て上限値(40時間×36週かつ44時間×16週)とすると、52週の総運転時間が2,080時間を超えるため、改善基準告示違反になります。

【原則】

- ・ 連続運転時間は4時間以内です。
- ・ 運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、30分以上運転を中断して、休憩等を確保しなければなりません。
- ・ 運転の中断は、1回が連続10分以上とした上で分割することもできます。

※ 高速バス運転者及び貸切バス運転者が高速道路等(実車運行区間(旅客の乗車の有無にかかわらず、旅客の乗車が可能として設定した区間)に限る。)を運行する場合は、一の連続運転時間についての高速道路等における連続運転時間(夜間において長距離の運行を行う貸切バスについては、高速道路等以外の区間における運転時間を含む。)はおおむね2時間までとするよう努める必要があります。

【例外】

軽微な移動を行う必要が生じた場合、当該必要が生じたことに関する記録がある場合に限り、当該軽微な移動のために運転した時間を、一の連続運転時間当たり30分を上限として、連続運転時間から除くことができます。

※ 拘束時間や運転時間からは軽微な移動のために運転した時間を除くことはできません。



・ 「軽微な移動」とは？

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



・ 「軽微な移動を行う必要が生じたことに関する記録」とは？

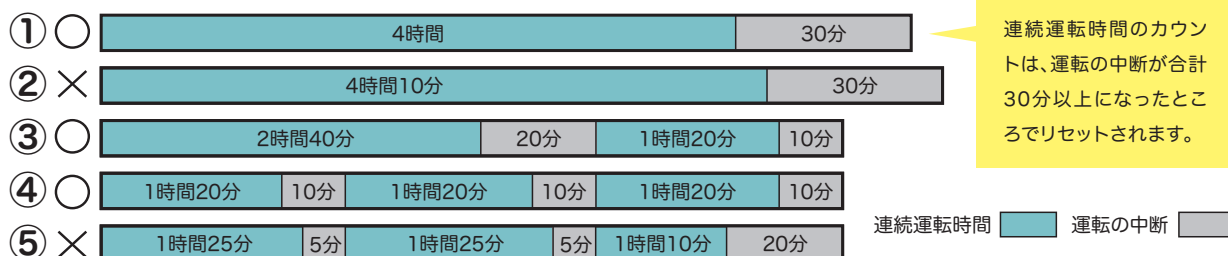
次の①～③等の軽微な移動の事実を、運転日報上の記録等により確認できる場合が該当します。

① 移動前後の場所 ② 移動が必要となった理由 ③ 移動に要したおおむねの時間数

〈ポイント〉連続運転時間の考え方

連続運転時間は4時間以内であり、例外が設けられたことをもって、連続運転時間が4時間30分に延長されたと解してはなりません。このことを踏まえ余裕をもった運行計画を作成しましょう。

(図)連続運転時間と運転の中断

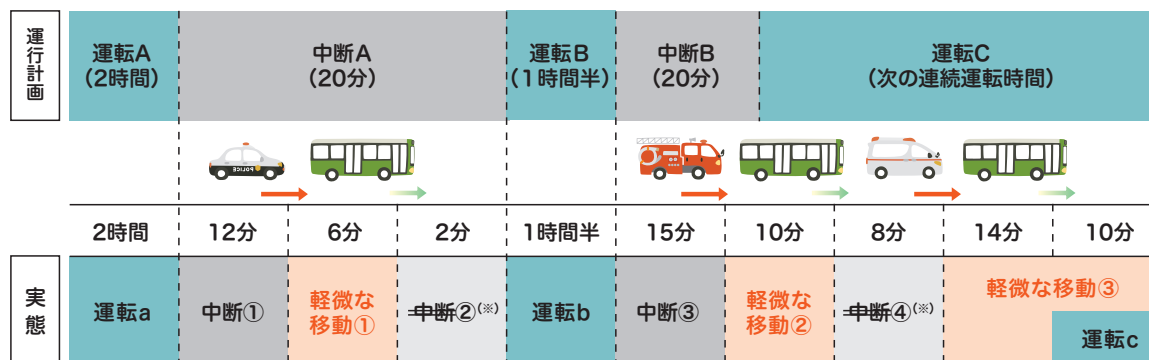


- ・ ①③④について、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、1回が連続10分以上、合計が30分以上運転を中断しているため、基準を満たしています。
- ・ ②について、運転直後に連続30分運転を中断をしているものの、連続運転時間が4時間を超えているので、改善基準告示違反になります。
- ・ ⑤について、1回が連続5分の運転の中断は、1回が連続10分以上の基準を満たさず、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に合計が30分以上運転を中断していないことになるので、改善基準告示違反になります。

〈ポイント〉軽微な移動の考え方

軽微な移動のために要した時間を連続運転時間から除くことができるのは、一の連続運転時間当たり30分が上限です。

(図) 軽微な移動を行う必要が生じた場合



※ 10分未満の場合は、連続運転時間規制における「運転の中断」にカウントされません。

● 上図の例では、

- ・ 運行計画上は、運転A (2時間) → 中断A (20分) → 運転B (1時間半) → 中断B (20分) → 運転C (次の連続運転時間) であるところ、
- ・ 実際には、軽微な移動①②③をせざるを得ず、中断も分割されたケースを想定しています。
- 軽微な移動①②については、連続運転時間から除かれます。
- 中断①③については中断時間(連続運転時間規制における中断時間)となりますが、中断②④については下限10分を下回っているため中断時間とはなりません。
- 軽微な移動①②③の時間を合計すると30分を超えますが、超えた部分(上図では運転cの10分)については連続運転時間に含めます。
- このケースでは、中断①③だけでは30分に満たないため、運転aから始まる連続運転時間が継続していることになります。従って、運転cが30分継続する前又は経過直後に、10分以上の中断をする必要があります。

【軽微な移動に関する留意点】

- ・ 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りです。
- ・ 軽微な移動のために運転した時間1回当たりの下限時間はありません。
- ・ 一の連続運転時間につき、軽微な移動のために運転した時間が合計30分を超えた場合は、超過分の時間(上図の運転c)は通常どおり連続運転時間として合算されます。
- ・ 軽微な移動のために運転した時間は、連続運転時間からは除くことができますが、労働時間には該当し、拘束時間や運転時間からは除くことができません。
- ・ 合計30分以上の運転の中断により一の連続運転時間が終了した場合は、軽微な移動も新たにカウントが開始されることとなります。

- ・ バス運転者が、災害や事故等の通常予期し得ない事象に遭遇し、運行が遅延した場合、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から、予期し得ない事象への対応時間を除くことができます。
- ・ この場合、勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らない)を与えることが必要です。

※ 1か月の拘束時間等の他の規定からは、予期し得ない事象への対応時間を除くことはできません。

〈ポイント〉予期し得ない事象への対応時間の考え方

「予期し得ない事象への対応時間」とは、次の1、2の両方の要件を満たす時間をいいます。

1 次のいずれかの事象により生じた運行の遅延に対応するための時間であること。

- ① 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと。
 - ② 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと。
 - ③ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと。
 - ④ 異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと。
- ※ 当該事象は「通常予期し得ない」ものである必要があり、例えば、平常時の交通状況等から事前に発生を予測することが可能な道路渋滞等は、これに該当しません。

2 客観的な記録により確認できる時間であること。

次の①の記録に加え、②の記録により、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できる必要があります。①の記録のみでは「客観的な記録により確認できる時間」とは認められません。

① 運転日報上の記録

- ・ 対応を行った場所
- ・ 予期し得ない事象に係る具体的事由
- ・ 当該事象への対応を開始し、及び終了した時刻や所要時間数

② 予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料

例えば次のような資料が考えられます。

ア 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等

イ フェリー運航会社等のホームページに掲載されたフェリー欠航情報の写し

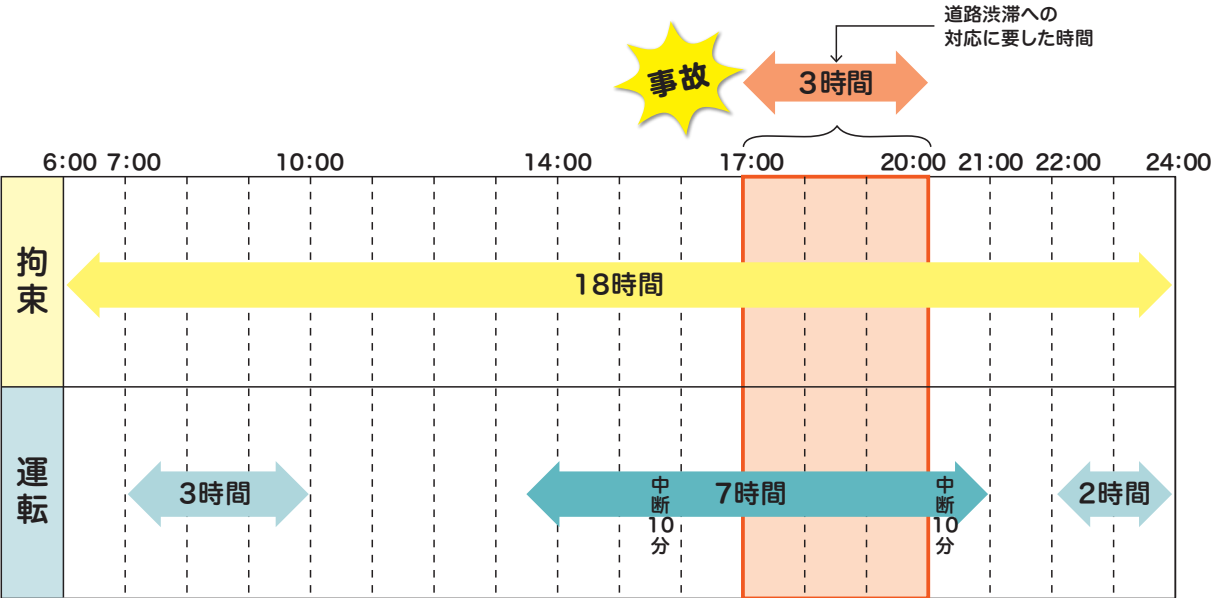
ウ 公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し(渋滞の日時・原因を特定できるもの)

エ 気象庁のホームページ等に掲載された異常気象等に関する気象情報等の写し

〈ポイント〉 予期し得ない事象への対応時間

予期し得ない事象に遭遇し、運行が遅延した場合、改善基準告示の適用となる1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間は、実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いた時間になります。

(図) 運転中に事故の発生に伴い、道路が渋滞した場合



運転中の17:00に事故の発生に遭遇し、20:00まで道路渋滞が生じたため、3時間の運行の遅延が生じました。

	実際の時間	予期し得ない 事象への 対応時間	改善基準告示の 適用となる時間
●拘束時間⇒	18時間	3時間	15時間

(実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いたことにより、改善基準告示の適用となる1日の拘束時間は15時間となり、基準を満たします。ただし、賃金支払いの対象とすべき労働時間は、18時間－休憩時間です。)

	実際の時間	予期し得ない 事象への 対応時間	改善基準告示の 適用となる時間
●運転時間⇒	12時間	3時間	9時間

(実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いたことにより、改善基準告示の適用となる運転時間は9時間となり、基準を満たすかどうかは前後の日の運転時間を含めて判断します。)

	実際の時間	予期し得ない 事象への 対応時間	改善基準告示の 適用となる時間
●連続運転時間⇒	7時間	3時間	4時間

(実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いたことにより、改善基準告示の適用となる連続運転時間は4時間となり、基準を満たします。)

--	--	--	--

1 分割休息

(改善基準告示第5条第4項第1号)

- ・ 業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、当分の間、一定期間(1か月を限度とする。)における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。
- ・ この場合、分割された休息期間は、1回当たり継続4時間以上、合計11時間以上とします。
- ・ 2分割のみとし、3分割以上の分割は認められません。

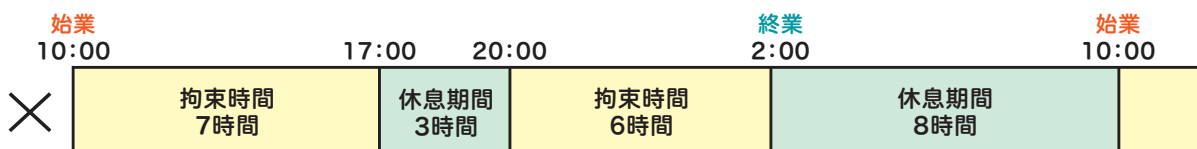
〈ポイント〉分割休息特例の考え方

睡眠時間の確保による疲労回復の観点から、継続した休息期間を確保することが重要です。休息期間を分割することは本来好ましいものではなく、できる限り避けるべきものであることに留意しましょう。

(図)分割休息特例の与え方



・ 休息期間は4時間と7時間の2分割で合計11時間であるので、基準を満たしています。



・ 休息期間は3時間と8時間の2分割で合計11時間であり、合計時間数は基準を満たしていますが、1回当たり継続4時間以上の基準を満たしておらず、改善基準告示違反になります。



・ 休息期間が4時間、4時間、4時間の3分割であり、2分割を超えているため、改善基準告示違反になります。

2

2人乗務

(改善基準告示第5条第4項第2号)

【原則】

バス運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合であって、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備があるときは、次のとおり、拘束時間を延長し、休息期間を短縮することができます。

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

【例外】

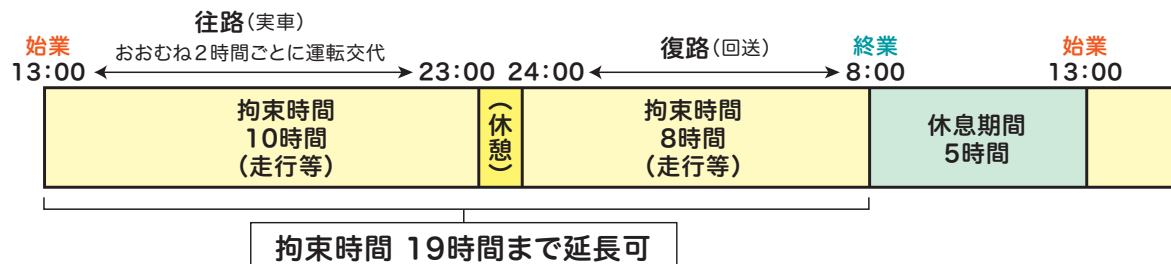
次のいずれかの要件を満たす場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮することができます。

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

〈ポイント〉2人乗務特例の例外の考え方

例外(拘束時間20時間まで延長可、休息期間4時間まで短縮可)を適用するためには、原則(拘束時間19時間まで延長可、休息期間5時間まで短縮可)よりも厳格な設備の要件を満たす必要があります。

(図)【原則】拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮する場合



- ・拘束時間を始業の13:00から終業の8:00までの19時間に延長し、休息期間を終業の8:00から翌始業の13:00までの5時間に短縮しています。

(図)【例外】拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮する場合



- ・車両内ベッド等があり、拘束時間を始業の13:00から終業の9:00までの20時間に延長し、休息期間を終業の9:00から翌始業の13:00までの4時間に短縮しています。

3

隔日勤務

(改善基準告示第5条第4項第3号)

【原則】

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

【例外】

- ・ 事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠を与える場合には、2週について3回を限度に、この2暦日の拘束時間を24時間まで延長することができます。
- ・ 2週における総拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができません。

〈ポイント〉隔日勤務特例の考え方

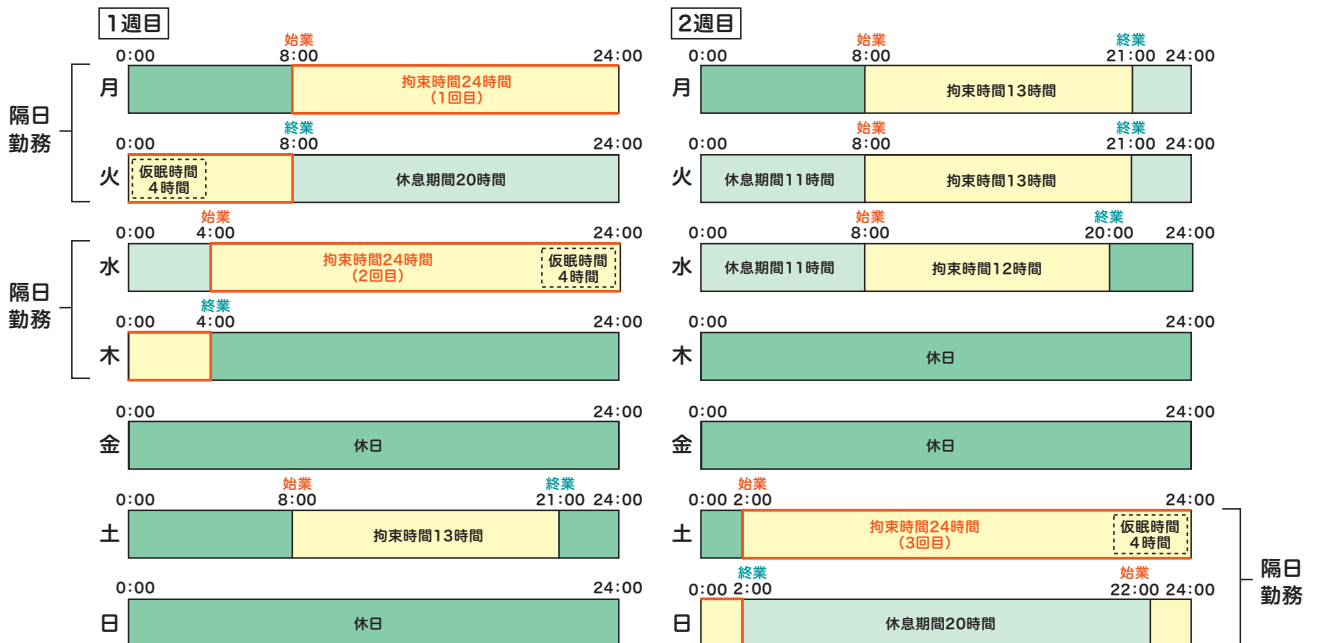
隔日勤務特例の適用は、業務の必要上やむを得ない場合に限られます。日勤勤務と隔日勤務を併用して頻繁に勤務態様を変えることは、労働者の生理的機能への影響に鑑み認められません。

(図)【原則】2暦日の拘束時間を21時間まで延長する場合



- ・ 2暦日の拘束時間を始業の8:00から終業の5:00までの21時間に延長し、休息期間を終業の5:00から翌始業の1:00までの継続20時間以上与えています。

(図)【例外】2暦日の拘束時間を24時間まで延長する場合



- ・ 1週目の月曜日から火曜日にかけて、水曜日から木曜日にかけて、2週目の土曜日から日曜日にかけては、仮眠施設で夜間4時間の仮眠を与え、2暦日の拘束時間を24時間に延長しています(2週に合計3回)。
- ・ 2週の総拘束時間は、24+24+13+13+13+12+24=123時間<126時間であり、基準を満たしています。

4

フェリー

(改善基準告示第5条第4項第4号)

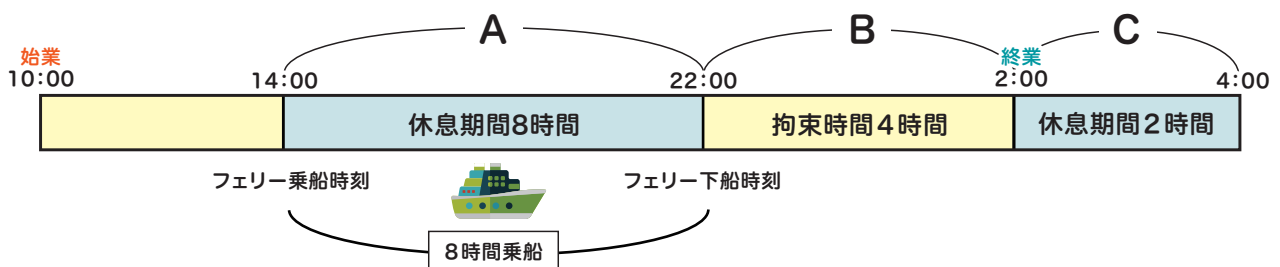
- ・ バス運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として取り扱います。
- ・ その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができます。ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。
- ・ なお、フェリーの乗船時間が9時間^(※)を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されます。

※ 2人乗務の場合には5時間(2人乗務の例外が適用されている場合(P17参照)には4時間)、隔日勤務の場合には20時間。

〈ポイント〉フェリー特例の考え方

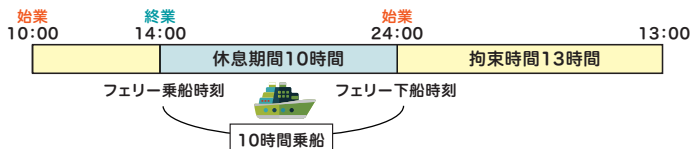
フェリーに乗船している時間であっても、労働時間が発生した場合は、拘束時間として取り扱う必要があることに留意しましょう。

(図) 減算後の休息期間の計算方法



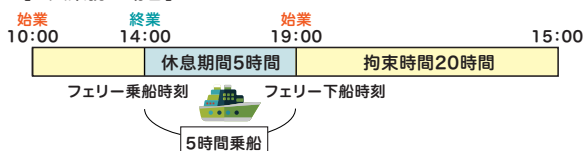
- ・ フェリーに乗船している時間(A)=8時間は、休息期間として取り扱います。
- ・ 与えるべき休息期間=9時間から(A)を減ずることができるので、減算後の休息期間(C)は、9-8=1時間以上必要です。上図においては2時間の休息期間を与えています。
- ・ また、(C)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間(B)=4時間の2分の1である2時間を下回ってはなりません。上図においては2時間の休息期間を与えているので、基準を満たしています。

(図) 次の勤務の開始時点の考え方



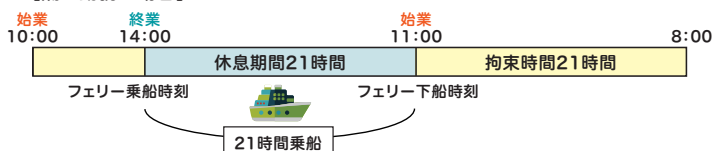
- ・ フェリーの乗船時間が9時間を超えて10時間であるので、フェリー下船時刻の24:00から次の勤務が開始されます。

【2人乗務の場合】



- ・ フェリーの乗船時間が4時間を超えて5時間であるので、フェリー下船時刻の19:00から次の勤務が開始されます。

【隔日勤務の場合】



- ・ フェリーの乗船時間が20時間を超えて21時間であるので、フェリー下船時刻の11:00から次の勤務が開始されます。

1 適用除外業務

以下の業務については、改善基準告示の適用が除外されます。

	適用除外業務	関係法令等
1	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に係る運転の業務	・ 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 ・ 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
2	人命又は公益を保護するために、法令の規定又は国若しくは地方公共団体の要請等に基づき行う運転の業務	・ 新型インフルエンザ等対策特別措置法で規定する新型インフルエンザ等緊急事態措置の実施に必要な緊急物資を運送する業務又は医薬品等を配送する業務 ・ 家畜伝染病予防法で規定する家畜伝染病のまん延の防止のために、家畜の死体、病原体により汚染し又は汚染したおそれがある物品、消毒等の実施に必要な人員や資材等を運搬する業務

適用除外業務に従事する期間を含む一定期間内に、適用除外業務に従事しない期間がある場合は、その期間に関しては、改善基準告示が適用されます。

2 休日の取扱い

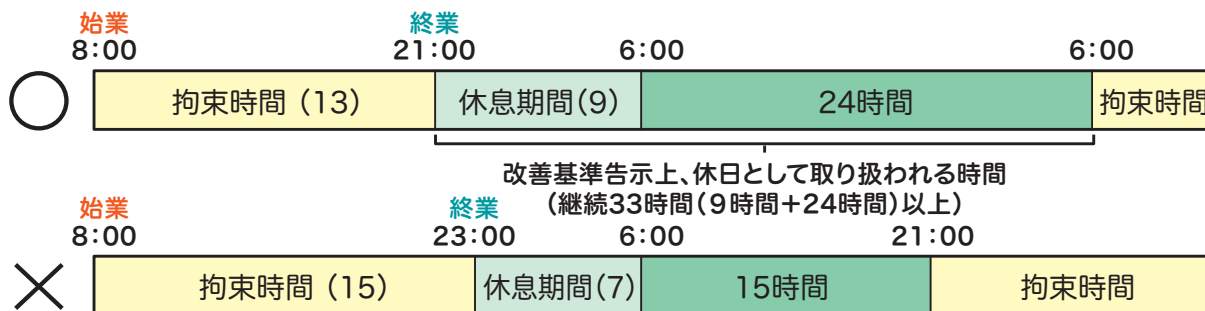
休日は、休息期間に24時間を加算して得た、連続した時間とします。ただし、いかなる場合であっても、その時間が30時間を下回ってはなりません。

このため、休日については、通常勤務の場合は継続33時間（9時間＋24時間）、隔日勤務の場合は継続44時間（20時間＋24時間）を下回ることのないようにする必要があります。

〈ポイント〉休日の考え方

休日は、休息期間＋24時間です。

（図）休日の与え方（通常勤務の場合）



- ・ 休息期間を分割して付与した場合、2人乗務の場合及びフェリーに乗船した場合には、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、この場合については、休息期間に24時間を加算して得た時間ではなく、連続した30時間の労働義務のない時間を休日として取り扱います。なお、休日が暦日を単位として付与されている場合であっても、当該時間が所定の時間に満たない場合は、要件を満たしません。
- ・ 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 時間外労働及び休日労働の限度

(労働基準法第36条、第140条／改善基準告示第1条第3項、第5条第5項)

労働時間は原則として1日8時間・1週40時間以内とされ(法定労働時間)、休日は少なくとも毎週1回与えることとされています(法定休日)。

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

36協定で定める時間外労働の限度時間は、1か月45時間及び1年360時間(1年単位の変形労働時間制により労働させる労働者については、1か月42時間及び1年320時間)です。臨時的にこれを超えて労働させる必要がある場合であっても、自動車運転の業務については、1年960時間以内としなければなりません(令和6年4月1日から)。

また、自動車運転の業務についても、「労働基準法第36条第1項の協定で定める労働時間の延長及び休日の労働について留意すべき事項等に関する指針」(*)が全面適用される(令和6年4月1日から)ことを踏まえ、労使当事者は、36協定を締結するに当たっては、この指針の内容に十分留意しなければなりません。

※ 平成30年厚生労働省告示第323号

なお、自動車運転の業務については、時間外労働及び休日労働によって、改善基準告示の1日の最大拘束時間、1か月(4週平均1週)の拘束時間、1年(52週)の拘束時間を超えてはなりません。

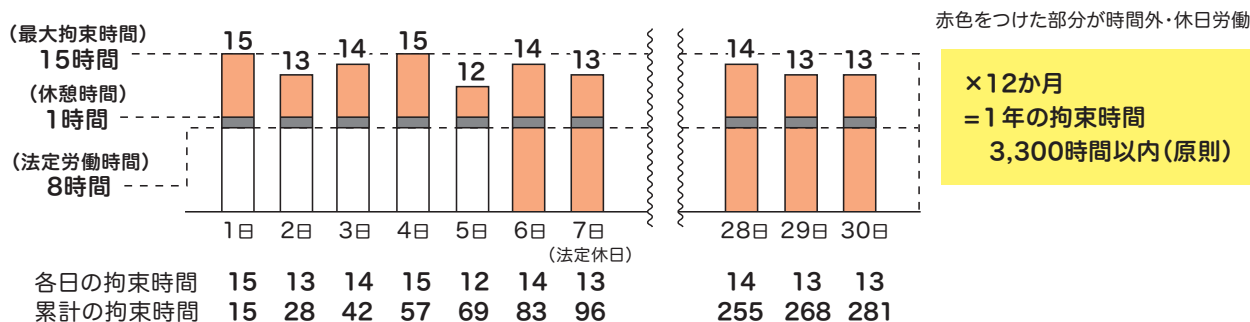
〈ポイント〉自動車運転の業務における時間外労働及び休日労働

時間外労働及び休日労働は必要最小限にとどめられるべきであることに留意しましょう。

(図)時間外労働の限度時間

	1か月	1年
原則	45時間	360時間
上限	—	960時間

(図)時間外労働及び休日労働と拘束時間



※ この図は、1か月(30日)の拘束時間の上限が281時間(原則)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 休日労働の回数 (改善基準告示第5条第5項)

休日労働の回数は2週について1回が限度です。

自動車運転の業務について、令和6年4月1日から時間外労働の上限規制(1年960時間)が適用されることに伴い、36協定届の様式が改正されました。以下の流れを参考に、36協定の内容に合った様式で届出を行ってください。

〈届出までの流れ〉

① 時間外労働及び休日労働に関する協定
を締結(P25～27参照)

1か月45時間・1年360時間以内の時間数^(※1)とする場合

② 様式9号の3の4を作成
(P23参照)

又は

1か月45時間・1年360時間を超える時間数^(※1、2)とする場合

② 様式9号の3の5を作成
(P23、24参照)

※1 対象期間が3か月を超える1年単位の変形労働時間制により労働させる労働者の限度時間については1か月42時間、1年320時間です。

※2 延長時間数を1か月45時間・1年360時間超とする場合でも、

自動車運転の業務については、時間外労働は1年960時間以内、

自動車運転以外の業務については、時間外労働は1年720時間以内、時間外労働・休日労働の合計は単月100時間未満、2～6か月平均80時間以内、時間外労働が1か月45時間を超える回数は1年について6回までとしなければなりません。

③ ②の様式に①の協定書を添付し、
労働基準監督署に届出

様式第9号の3の4
又は
様式第9号の3の5
(原本)
②



時間外労働及び
休日労働に関する協定書
(写)
①

- ・ 控え(写)が必要な場合は、2部を労働基準監督署までお持ちください。受付印を押印し、1部を控えとして返戻します。
- ・ 36協定は、常時各作業場の見やすい場所へ掲示する等の方法によって、労働者に周知してください。

- 36協定届の新様式は厚生労働省のホームページから入手できます。

時間外労働・休日労働に関する協定書(様式ダウンロード(Word形式))

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/roudoukijunkankei.html

時間外労働の上限規制 わかりやすい解説(パンフレット)

<https://www.mhlw.go.jp/content/000463185.pdf>



- 36協定届など、労働基準法に係る届出等は、「e-Gov(イーガブ)」から、電子申請が利用可能です。電子申請を利用した場合、労働基準監督署の窓口にお越しいただく必要はありません。

電子申請について詳しい情報はこちら

労基法等 電子

検索

時間外労働及び休日労働に関する協定届(例)(様式9号の3の5)(限度時間を超える場合(特別条項))※1

様式第9号の3の5（第70条関係）

時間外労働に関する協定届（特別条項）

休日労働

臨時的に限度時間を超えて労働させることができる場合		業務の種類	労働者数 (満18歳以上の者)	1日 (任意)		1箇月		1年			
				限度時間を超えて労働させる時間数 (任意)	延長することができる時間数 (任意)	限度時間を超えて労働させる時間数 (任意)	延長することができる時間数 (任意)	時間外労働及び休日労働を合算した時間数 (①については720時間以内、②については960時間以内に限定。)	①については720時間以内、②については960時間以内に限定。)		
① 下記②以外の者	別添協定書記載のとおり	運行管理者	3人	7時間	7.5時間	4回	60時間	70時間	550時間	670時間	35%
	同上	経理事務員	5人	6時間	6.5時間	3回	55時間	65時間	450時間	570時間	35%
② 自動車の運転の業務に従事する労働者	別添協定書記載のとおり	自動車運転者 (バス)	20人	6時間	6.5時間	8回	75時間	85時間	750時間	870時間	35%
限度時間を超えて労働させる場合における手続											
限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置		(該当する番号) ①、⑥、⑩	(具体的内容) 対象労働者への医師による面接指導の実施、年次有給休暇についてまとまった日数連続して取得することを含めた取得の促進、職場での時短対策会議の開催								
上記で定める時間数にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、1箇月について100時間未満でなければならず、かつ2箇月から6箇月までを平均して80時間を超過しないこと（自動車の運転の業務に従事する労働者は除く。）。											
協定の成立年月日		〇〇〇〇年	3月	12日	☒ (チェックボックスに要チェック)						
協定の当事者である労働組合（事業場の労働者の過半数で組織する労働組合）の名称又は労働者の過半数を代表する者の氏名		経理担当事務員 山田 花子 又は 〇〇バス労働組合									
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）		上記協定の当事者である労働組合が事業場の全ての労働者の過半数を代表する者である又は上記協定の当事者である労働者の過半数を代表する者が事業場の全ての労働者の過半数を代表する者であること。 (チェックボックスに要チェック)									
上記労働者の過半数を代表する者が、労働基準法第41条第2号に規定する監督又は管理の地位にある者でなく、かつ、同法に規定する協定等をする者を選出することを明らかにして実施される投票、举手等の方法による手続により選出された者であつて使用者の意向に基づき選出されたものでないこと。		☒ (チェックボックスに要チェック)									
使用		職名	代表取締役	氏名	田中 太郎						
労働基準監督署長殿											

※1 様式9号の3の5は、限度時間内の時間外労働についての届出書(1枚目)と限度時間を超える時間外労働についての届出書(2枚目)の2枚の記載が必要で、1枚目の記載は、P23の記載例を参照ください。

※2 限度時間を超えた労働者に対し、以下のいずれかの健康確保措置を講ずることを定めてください。該当する番号を記入し、右欄に具体的内容を記載してください。

①医師による面接指導 ②深夜業(22時～5時)の回数制限 ③休業から始業までの休息期間の確保(勤務間インターバル) ④代休休日・特別な休暇の付与 ⑤健康診断 ⑥連続休暇の取得 ⑦心とからだの相談窓口の設置 ⑧配置転換 ⑨産業医等による助言・指導や保健指導 ⑩その他

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)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)を超える労働及び変形労働時間制の定めによる所定労働時間を超える労働時間で、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。)並びに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せないように努める。

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		
				1日	1箇月	1年
① 下記②に 該当しない 労働者	需要の季節的な増大及び突発的な発注の変更に対処するため	自動車運転者 (バス)	20人	5時間	45時間	360時間
	一時的な道路事情の変化等に伴う運行の変化等に対処するため					
	需要の季節的な増大及び突発的な発注の変更に対処するため	運行管理者	3人	5時間	45時間	360時間
② 1年単位の 変形労働時間制に より労働する 労働者	予期せぬ車両トラブルに対処するため	自動車整備士	3人	3時間	42時間	320時間
	月末の決算業務	経理事務員	5人	2時間	20時間	200時間

2 自動車運転者(バス)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1箇月及び1年又は4週平均1週及び52週についての拘束時間並びに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法定休日の 日数並びに始業及び終業の時刻
需要の季節的な増大及び突発的な発注の変更に対処するため	自動車運転者 (バス)	20人	・法定休日のうち、2週を通じて1回 ・始業時刻 午前9:00 ・終業時刻 午後11:00
需要の季節的な増大及び突発的な発注の変更に対処するため	運行管理者	3人	・法定休日のうち、4週を通じて2回 ・始業時刻 午前9:00 ・終業時刻 午後11:00

2 自動車運転者(バス)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1箇月及び1年又は4週平均1週及び52週についての拘束時間並びに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 通常予見することのできない業務量の大幅な増加等に伴う臨時的な場合であって、次のいずれかに該当する場合は、第2条の規定に基づき時間外労働を行わせることができる時間を超えて労働させることができる。

	臨時的に限度時間を 超えて労働させる ことができる場合	業務の 種類	従事する 労働者数 (満18歳 以上の者)	1日	1箇月		1年
				延長する ことができる 時間数	限度時間を 超えて 労働させる ことができる 回数	延長する ことができる 時間数及び 休日労働の 時間数	延長する ことができる 時間数
① 下記②に 該当しない 労働者	突発的な需要の増大及び発注の変更に対処するため	運行 管理者	3人	7時間	4回	60時間	550時間
	予算、決算業務の集中	経理 事務員	5人	6時間	3回	55時間	450時間
② 自動車の運転の 業務に従事する 労働者	突発的な需要の増大及び発注の変更に対処するため	自動車 運転者 (バス)	20人	6時間	8回	75時間	750時間

2 前項の規定に基づいて限度時間を超えて労働させる場合の割増率は35%とする。
なお、時間外労働が1箇月60時間を超えた場合の割増率は50%とする。

- 3 第1項の規定に基づいて限度時間を超えて労働させる場合における手続及び限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置については、次のとおりとする。

限度時間を超えて労働させる場合における手続	労働者代表者に対する事前申し入れ
限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置	・対象労働者への医師による面接指導の実施 ・年次有給休暇についてまとまった日数連続して取得することを含めた取得の促進 ・職場での時短対策会議の開催

- 4 自動車運転者(バス)については、第1項の規定により時間外労働を行わせることによって改善基準告示に定める1箇月及び1年又は4週平均1週及び52週についての拘束時間並びに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、第1項の時間外労働時間の限度とする。

第5条 第2条から第4条まで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(バス)以外の者については、各条により定める時間数等にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、1箇月について100時間未満でなければならず、かつ2箇月から6箇月までを平均して80時間を超過しないこととする。

第6条 第2条から第4条まで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(バス)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7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8条 第2条及び第4条の表における1年の起算日はいずれも○年4月1日とする。

- 2 本協定の有効期間は、○年4月1日から○年3月31日とする。

○年3月12日

	○○バス労働組合			
	執行委員長	○○○○		印
〔又は〕	○○バス株式会社			
	労働者代表	○○○○		印
	○○バス株式会社			
	代表取締役	○○○○		印

(参考) 1箇月及び1年の拘束時間の延長に関する協定書(例) (バス運転者)

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号イただし書の規定に基づき、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、貸切バスの運転の業務に従事する者とする。
- 2 1箇月及び1年の拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は1日とする。

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間計
281 時間	288 時間	271 時間	271 時間	294 時間	290 時間	290 時間	294 時間	281 時間	271 時間	288 時間	281 時間	3,400 時間

- 3 本協定の有効期間は、〇年4月1日から〇年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。

〇年〇月〇日

以上

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

(参考) 4週平均1週及び52週の拘束時間の延長に関する協定書(例) (バス運転者)

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号ロただし書の規定に基づき、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、貸切バスの運転の業務に従事する者とする。
- 2 4週平均1週及び52週の拘束時間は下の表のとおりとする。なお、4週の起算日は4月1日とする。

第1 4週 (4/1～4/28)	第2 4週 (4/29～5/26)	第3 4週 (5/27～6/23)	第4 4週 (6/24～7/21)	第5 4週 (7/22～8/18)	第6 4週 (8/19～9/15)	第7 4週 (9/16～10/13)
65時間 (4週合計 260時間)	68時間 (4週合計 272時間)	63時間 (4週合計 252時間)	65時間 (4週合計 260時間)	65時間 (4週合計 260時間)	66時間 (4週合計 264時間)	66時間 (4週合計 264時間)

第8 4週 (10/14～11/10)	第9 4週 (11/11～12/8)	第10 4週 (12/9～1/5)	第11 4週 (1/6～2/2)	第12 4週 (2/3～3/2)	第13 4週 (3/3～3/30)	52週間計
66時間 (4週合計 264時間)	68時間 (4週合計 272時間)	65時間 (4週合計 260時間)	64時間 (4週合計 256時間)	66時間 (4週合計 264時間)	63時間 (4週合計 252時間)	3,400時間

※ 3/31の拘束時間：9.28時間(1日÷28日×260時間)

- 3 本協定の有効期間は、〇年4月1日から〇年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。

〇年〇月〇日

以上

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

(参考)4週平均1週及び52週の運転時間の延長に関する協定書(例) (バス運転者)

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5号ただし書の規定に基づき、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、貸切バスの運転の業務に従事する者とする。
- 2 4週平均1週及び52週の運転時間は下の表のとおりとする。なお、4週の起算日は4月1日とする。

第1 4週 (4/1～4/28)	第2 4週 (4/29～5/26)	第3 4週 (5/27～6/23)	第4 4週 (6/24～7/21)	第5 4週 (7/22～8/18)	第6 4週 (8/19～9/15)	第7 4週 (9/16～10/13)
39時間 (4週合計 156時間)	40時間 (4週合計 160時間)	38時間 (4週合計 152時間)	38時間 (4週合計 152時間)	42時間 (4週合計 168時間)	44時間 (4週合計 176時間)	42時間 (4週合計 168時間)

第8 4週 (10/14～11/10)	第9 4週 (11/11～12/8)	第10 4週 (12/9～1/5)	第11 4週 (1/6～2/2)	第12 4週 (2/3～3/2)	第13 4週 (3/3～3/30)	52週間計
44時間 (4週合計 176時間)	37時間 (4週合計 148時間)	40時間 (4週合計 160時間)	38時間 (4週合計 152時間)	38時間 (4週合計 152時間)	40時間 (4週合計 160時間)	2,080時間

※ 3/31の運転時間:5.71時間(1日÷28日×160時間)

- 3 本協定の有効期間は、〇年4月1日から〇年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。

〇年〇月〇日

以上

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

バス運転者の改善基準告示



令和6年4月～適用

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

(注1)改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)をいう。
(注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもの。令和6年4月1日から適用される。