

第4章 労基法関係

ROAD
10こうそく
拘束時間と休息期間

重要度



合格への道

「改善基準」に関する問題は、労基法関係の分野の最重要項目であり、間違いなく出題される。ただし、具体的な計算等を要する事例問題として出題されることが多く、トレーニングの必要がある。

CHECK
1 改善基準の目的（改善基準第1条）

改善基準は、自動車運転者で、**四輪以上の自動車**の運転業務に主として従事する者の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の**労働時間**等の**労働条件の向上**を図ることを目的とする。そして、**労働関係の当事者**は、この基準を理由として自動車運転者の**労働条件を低下**させてはならないことはもとより、その**向上**に努めなければならない。



上記の改善基準の目的は、穴埋め問題で出題されることがある。**赤字**部分は押さえておこう。

CHECK
2 1ヵ月及び1年についての拘束時間（同基準第4条第1項第1号、第2号）

改善基準は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者を使用する場合における拘束時間について制限を設けている。拘束時間とは、始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間のみならず、**休憩時間や仮眠時間も含む**。同基準が定める運転者の1ヵ月及び1年についての拘束時間は次のとおり。

運転者の1ヵ月及び1年についての拘束時間

原則 1ヵ月について**284時間**まで、かつ1年について**3,300時間**まで

例外 労使協定により1ヵ月について**310時間**まで延長可能であり、かつ1年について**3,400時間**まで延長可能

※ただし、延長が許されるのは1年のうち**6ヵ月**までで、延長する場合でも1ヵ月の拘束時間が**284時間**を超える月が**3ヵ月を超えて**連続しないものとする。



問題では改善基準に適合しているものはどれか、という問い方をされるので、「**適合しない**」ものを見つけ出すのが早い。具体的には、

- ① 1年間の総拘束時間が**3,400時間**を超えているか、
- ② 1ヵ月**284時間**を超える拘束時間が、年に**7回**以上あるか（**6ヵ月**まで可能）、
- ③ 1ヵ月の拘束時間が**310時間**を超えている月があるか、
を見ればよい。

CHECK
3 1日についての拘束時間（同基準同条項第3号）

改善基準は、運転者の1日（始業時刻から起算して24時間）についての拘束時間についても次の制限を設けている。

運転者の1日についての拘束時間

原則 **13時間**まで

例外 **15時間**まで延長可能（**14時間**超えは**週2回**までが目安）

※ただし、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る1週間における運行が全て長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450キロメートル以上の貨物運送をいう）であり、かつ、一の運行における休息期間が、当該自動車運転者の住所地以外の場所におけるものである場合においては、当該1週間について**2回**に限り最大拘束時間を**16時間**とすることができる。



1日の拘束時間における最大のポイントは、「**1日の拘束時間**」の算出方法である。つまり、翌日の始業時刻が、当日の始業時刻より早い場合、その早い時間分だけ、**当日の拘束時間に加える**（下の計算例参照）。

■ 拘束時間の計算例 ■

➔ 基本は、終業時刻から始業時刻を引くだけ。ただし、

（月曜日の始業時刻が8時、終業時刻が23時、
火曜日の始業時刻が7時、終業時刻が23時の場合）

➔ 火曜日の始業時刻が月曜日の始業時刻より1時間早いから、その分を**月曜日の拘束時間に加える**。

➔ 月曜日の拘束時間：23時－8時＋**1時間**＝**16時間**

※火曜日の1時間は、火曜日の拘束時間でも**カウントされる**。火曜日の拘束時間は23時－7時＝16時間となり、7時から8時の1時間は月曜と火曜で**二重にカウント**される。

CHECK 4 休息期間等（同基準同条項第5号、第2項、第4項等）

使用者は、勤務終了後、**継続11時間**以上の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、休息期間が**継続9時間**を下回らないものとする。

ただし、改善基準第4条第1項第3号ただし書に該当する場合、当該1週間について**2回**に限り、休息期間を**継続8時間**とすることができる。この場合、一の運行終了後、**継続12時間**以上の休息期間を与えるものとする。

そもそも休息期間とは、勤務と次の勤務との間にあって、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をいう。

また、当該トラック運転者の**住所地**における休息期間は、それ以外の場所における休息期間より長くなるように努めなければならない。



ただし、業務の必要上、勤務の終了後**継続9時間**（改善基準第4条第1項第3号ただし書に該当する場合は**継続8時間**）以上の休息期間を与えることが困難な場合、次に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間（**1ヵ月**程度を限度とする。）における全勤務回数の**2分の1**を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができる。



イ 分割された休息期間は、1回当たり**継続3時間**以上とし、2分割又は3分割とする。

- ロ 1日において、2分割の場合は合計**10時間**以上、3分割の場合は合計**12時間**以上の休息期間を与えなければならない。
- ハ 休息期間を3分割とする日が連続しないよう努めるものとする。

また、業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、2暦日における拘束時間は**21時間**を超えないこと、勤務終了後、**継続20時間**以上の休息期間を与えることを条件に、隔日勤務に就かせることができる。

ただし、厚生労働省労働基準局長が定める施設において、夜間4時間以上の仮眠を与える場合には、2週間についての拘束時間が126時間を超えない範囲において、当該2週間について3回を限度に、2暦日の拘束時間を24時間まで延長することができる。

さらに、トラック運転者が同時に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できる設備があるときは、**最大拘束時間を20時間**まで延長するとともに、**休息期間を4時間**まで短縮できる。

ただし、当該設備が自動車運転者の休息のためのベッド又はこれに準ずるものとして厚生労働省労働基準局長が定める設備に該当する場合で、かつ、勤務終了後、継続11時間以上の休息期間を与える場合は、最大拘束時間を24時間まで延長できる。この場合、8時間以上の仮眠を与える場合には、当該拘束時間を28時間まで延長することができる。

なお、自動車運転者が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、与えるべき休息期間から当該時間を除くことができる。

ただし、当該時間を除いた後の休息期間は、2人以上乗務する場合を除き、フェリーの下船時刻から終業時刻までの時間の**2分の1**を下回ってはならない。



ここまで様々な基準が出てきたが、どれもよく出題されている。うまく整理をして押さえておこう。

CHECK 5 休日の労働（同基準同条第5項）

使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（トラック運転者）に対して、休日に労働させる場合、労働させる休日は**2週間**について**1回**を超えないものとされる。

そして、この休日の労働によって、改善基準第4条第1項に定める（1ヵ月についての）拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとしなければならない。

過去問にチャレンジ!

① 下表は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（隔日勤務に就く運転者以外のもの。）の1年間における各月の拘束時間の例を示したものであるが、このうち、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に適合しているものを2つ選びなさい。ただし、「1ヵ月についての拘束時間の延長に関する労使協定」及び「1年についての拘束時間の延長に関する労使協定」があるものとする。

1.

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1年間
拘束時間	263時間	271時間	294時間	282時間	272時間	294時間	282時間	286時間	312時間	286時間	272時間	286時間	3,400時間

2.

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1年間
拘束時間	272時間	292時間	283時間	294時間	280時間	277時間	285時間	290時間	292時間	281時間	272時間	278時間	3,396時間

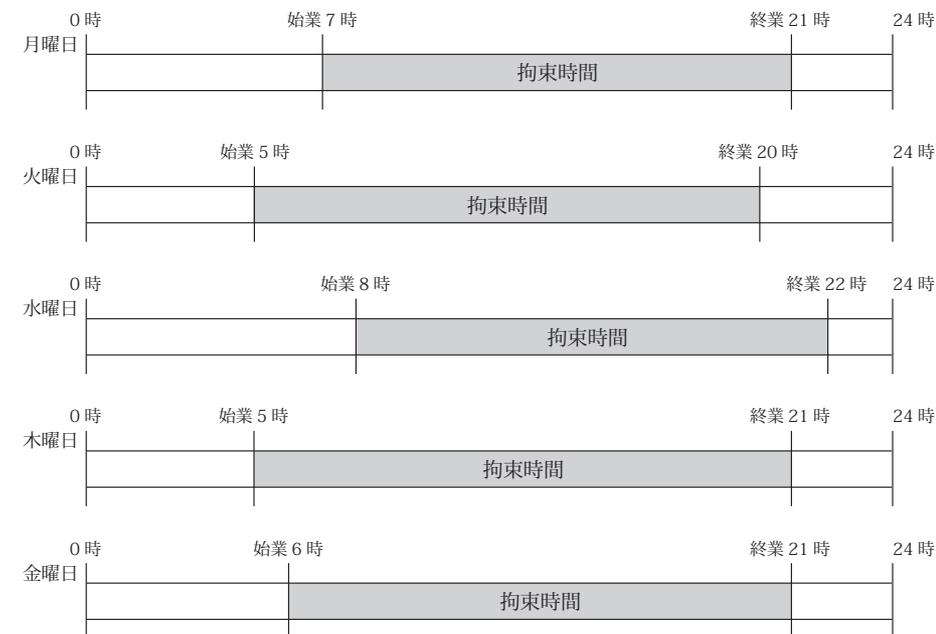
3.

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1年間
拘束時間	286時間	284時間	279時間	291時間	262時間	268時間	289時間	282時間	294時間	283時間	294時間	288時間	3,400時間

4.

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1年間
拘束時間	283時間	284時間	292時間	286時間	289時間	290時間	274時間	286時間	270時間	284時間	283時間	287時間	3,408時間

② 下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の1週間の勤務状況の例を示したものであるが、「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。）に定める拘束時間等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選びなさい。なお、解答にあたっては、下図に示された内容及び各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。



注) 土曜日及び日曜日は休日とする。

- 1日についての拘束時間が改善基準告示に定める最大拘束時間に違反する勤務がある。
- 勤務終了後の休息期間が改善基準告示に違反するものがある。
- 運転者が休日に労働する回数は、改善基準告示に違反していない。
- 木曜日に始まる勤務の1日についての拘束時間は、この1週間の勤務の中で1日についての拘束時間が最も長い。

10 拘束時間と休息期間

○ 本問では、主に1日についての拘束時間が問われているので、まずは、月曜から金曜の1日についての拘束時間を計算する。その際、翌日の始業時刻が当日の始業時刻より早いときは、その早い分だけ**当日**の拘束時間に**加える**ことに注意する。

例えば、月曜日の始業時刻は7時であるが、火曜日の始業時刻は5時であり、翌日の始業時刻が2時間早い。この場合、**月曜日**の拘束時間にこの2時間を**加える**。そして、火曜日の拘束時間については、この点の影響はなく、終業時刻から始業時刻を引いて、算出すればよい。

〔各曜日の1日についての拘束時間〕

月曜日：(21時－7時)＋(7時－5時)＝16時間
 火曜日：(20時－5時)＝15時間
 水曜日：(22時－8時)＋(8時－5時)＝17時間
 木曜日：(21時－5時)＝16時間
 金曜日：(21時－6時)＝15時間

この点、改善基準によれば、1日についての拘束時間は、原則として、**13時間**まで、延長する場合であっても**15時間**までである。

よって、1日についての拘束時間について、**月曜日**、**水曜日**、**木曜日**が改善基準に違反していることがわかる。

そこで各選択肢を確認していくと、**選択肢1**は「1日についての拘束時間」に「違反する勤務がある。」とあり、**正しい**。

次に、**選択肢4**について、「木曜日」の拘束時間が最も長いとあるが、上記のとおり、この1週間では**水曜日**の**17時間**が最も長い。よって、**誤っている**。

そして、**選択肢2**についてであるが、勤務終了後の休息期間は、原則として、**継続9時間**以上なければならない。この点、水曜日の終業時刻は22時であり、木曜日の始業時刻が5時であるところ、この間は**7時間**しかなく、「勤務終了後の休息期間が改善基準告示に違反するものがある。」とする**選択肢2**は**正しい**。

最後に**選択肢3**について、運転者に休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は**2週間**について**1回を超えない**ものだとされているところ、本問においては休日労働させている日がないため、**選択肢3**は**正しい**。

③ 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（以下「トラック運転者」という。）の休息期間については、当該トラック運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。

○ 改善基準第4条第2項のとおりである。

④ 使用者は、トラック運転者（隔日勤務に就く運転者以外のもの。以下同じ。）が同時に1台の事業用自動車に2人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）においては、1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての最大拘束時間を20時間まで延長することができる。また、休息期間は、4時間まで短縮することができるものとする。

○ 改善基準第4条第4項第2号のとおりである。なお、あくまでも車両内に体を伸ばして休息できる設備がある場合に**限られる**点は、注意しておくこと。

⑤ 使用者は、業務の必要上、トラック運転者に勤務の終了後継続9時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の3分の2を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。

× 業務の必要上、トラック運転者に勤務の終了後継続**9時間**以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の**2分の1**を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができる（改善基準第4条第4項第1号）。

⑥ トラック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おける拘束時間及び休息期間は、フェリー乗船時間（乗船時刻から下船時刻まで）については、原則として、休息期間として取り扱うものとする。

○ 改善基準第4条第4項第4号のとおりである。これは、フェリーに乗船している間は、運転をするわけではないため、休もうと思えば休めることに基づく規定である。

⑦ 使用者は、業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、改善基準告示第4条の1ヵ月についての拘束時間及び1日の拘束時間等の規定にかかわらず、次の条件の下でトラック運転者を隔日勤務に就かせることができる。

- (1) 2暦日における拘束時間は、一定の要件に該当する場合を除き、21時間を超えてはならない。
- (2) 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えなければならない。

○ 改善基準第4条第4項第3号のとおりである。

第4章 労基法関係

ROAD
11 運転時間

運転時間のなかでも、連続運転時間に関する問題は頻出である。連続運転時間について改善基準に違反するかどうか、本文で説明しているチェック方法をしっかりマスターしよう。

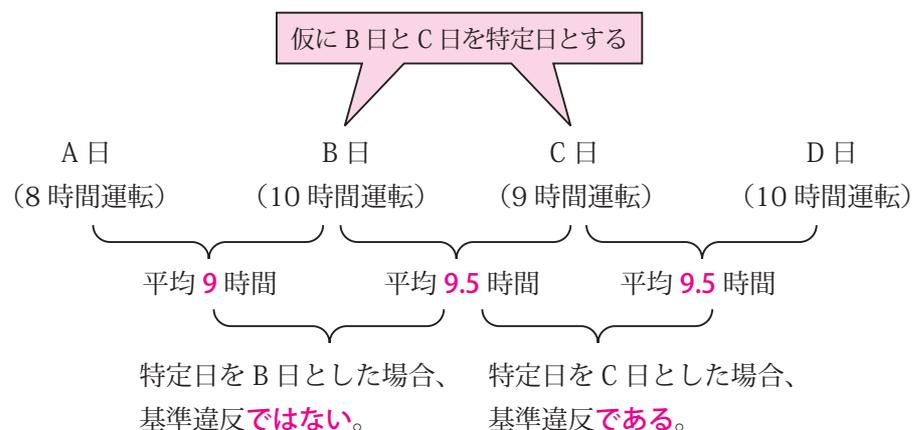
CHECK
1 運転時間 (改善基準第4条第1項第6号)

運転者の運転時間は、次の制限をいずれも超えてはならない。

- ① 2日 (始業時刻から起算して48時間をいう) を平均して、1日当たり9時間
- ② 2週間を平均して、1週間当たり44時間

上記規定だけではわかりづらいと思うが、ここは難しく考える必要はない。上記2つの平均運転時間がそれぞれ基準を超えなければよいというだけだ。

なお、①については、問題文で「特定日」という表現が出てくるが、次のように、B日を特定日とした場合、その前日(A日)及び翌日(C日)とのそれぞれの平均運転時間を求め、**どちらも9時間を超える**場合に、基準違反となる。



全体としては、基準違反である (基準違反の部分がある)。

CHECK
2 連続運転時間 (同基準同条項第7号、第8号)

改善基準では、連続運転時間 (運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、1回がおおむね**連続10分以上**で、かつ、**合計が30分以上**の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう) は、原則として、**4時間を超えてはならない**とされている。

要するに、運転の中断なく、**4時間を超える**連続運転をしてはならないが、「運転の中断」といえるには、**合計30分以上**の中断でなければならず、「合計」とはいても、1回の中断が**10分以上**でなければ、原則として、その中断は**カウントされない**ということだ。

そして、運転の中断については、原則として「休憩」を与えるものとされ、「荷積み」や「荷下ろし」の時間は、運転の中断時間に**含まれない**。この辺は次ページからの実際の問題も見つつ、確認してほしい。

なお、高速自動車国道又は自動車専用道路 (「高速道路等」という) のサービスエリア又はパーキングエリア等に駐車又は停車できないため、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、連続運転時間を**4時間30分**まで延長できる。



ちょこっとアドバイス!!

上記の「休憩」について、従来の改善基準では「荷積み」「荷下ろし」「荷待ち」などの“運転していない時間”も休憩“等”として運転の中断に含めてよいとされていた。しかし、**2024年4月1日に施行された改正改善基準**では、**原則として、「休憩」を与えるものとされている**。

ただし、業務の実態等を踏まえて、短期的な見直しが難しい等の特段の事情がある場合には、荷積みや荷下ろし等の時間を運転の中断時間にカウントしても改善基準告示違反とならないと考えられているものの、**試験では問題文で特に指定等がない限り、荷積みや荷下ろし等の時間は運転の中断時間として含めない**ようにしよう。

また、**高速道路等のサービスエリア等で駐停車ができない場合の特例**についても注意しておきたいが、おそらく試験では「高速道路等において、サービスエリア等に駐停車できなかったという事情はない」といった条件が問題文で設定されると予想する。

過去問にチャレンジ!

① 下表は、一般貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の4週間の運転時間の例を示したものであるが、すべての日を特定日とした2日（始業時刻から起算して48時間をいう。以下同じ。）を平均して1日当たりの運転時間、及び2週間を平均した1週間当たりの運転時間に関する次の記述のうち、正しいものを1つ選びなさい。

前週	第1週							第2週							1日~14日の 運転時間計	
31日	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日		
運転時間等 (時間)	休日	4	5	9	9	10	8	休日	4	9	10	9	6	5	休日	88時間

(起算日)

第3週							第4週							15日~28日の 運転時間計	
15日	16日	17日	18日	19日	20日	21日	22日	23日	24日	25日	26日	27日	28日		
運転時間等 (時間)	10	9	3	4	4	9	休日	10	9	9	5	4	4	休日	80時間

(注1) 2週間の起算日は、1日とする。
(注2) 各労働日の始業時刻は午前8時とする。

1. 当該4週間のすべての日を特定日とした2日を平均し1日当たりの運転時間（以下「2日を平均し1日当たりの運転時間」という。）は「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」という。）に違反していないが、2週間を平均し1週間当たりの運転時間が改善基準に違反している。
2. 2日を平均し1日当たりの運転時間が改善基準に違反しているが、2週間を平均し1週間当たりの運転時間は改善基準に違反していない。
3. 2日を平均し1日当たりの運転時間及び2週間を平均し1週間当たりの運転時間のどちらも改善基準に違反している。
4. 2日を平均し1日当たりの運転時間及び2週間を平均し1週間当たりの運転時間のどちらも改善基準に違反していない。

図2 解き方としては、①「2日を平均し1日当たりの運転時間」と、②「2週間を平均し1週間当たりの運転時間」が、それぞれ改善基準に違反しているかを検討すればよい。

まず、①について、コツとしては、ざっと事例をながめて、運転時間が多そうな日に当たりをつけることである。

すると、第2週の9日~11日に運転時間が長い日が集中しているところ、10日を特定日とすると、前日の9日との平均運転時間が9.5時間、翌日の11日との平

均運転時間も9.5時間であり、どちらも9時間を超えているため、改善基準に違反している。

そして、②については、事例の中に、1日~14日の運転時間計（88時間）と、15日~28日の運転時間計（80時間）という2週間の運転時間計が記載されている。それぞれの1週間当たりの運転時間は、44時間と40時間であり、改善基準である1週間当たりの運転時間44時間を超えていないため、改善基準に違反していない。

② 下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の3日間の勤務状況の例を示したものであるが、「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。）に定める拘束時間及び連続運転時間に関する次の記述のうち、正しいものを2つ選びなさい。

前日：休日														終業時刻		
始業時刻														18:40		
6:30	業務前点呼	運転	休憩	運転	荷積み	運転	休憩	荷下ろし	運転	休憩	運転	休憩	業務後点呼			
1日目	20分	2時間	15分	1時間	20分	1時間30分	1時間	20分	2時間30分	10分	1時間	15分	1時間	30分		
	営業所													営業所		
始業時刻														終業時刻		
5:00														17:05		
2日目	業務前点呼	運転	荷積み	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	休憩	荷積み	運転	休憩	運転	業務後点呼		
	20分	1時間	20分	1時間	15分	1時間30分	20分	1時間	1時間	30分	3時間	10分	1時間10分	30分		
	営業所													営業所		
始業時刻														終業時刻		
5:30														17:50		
3日目	業務前点呼	運転	休憩	荷下ろし	運転	休憩	運転	休憩	運転	荷積み	運転	休憩	運転	業務後点呼		
	20分	2時間	15分	20分	2時間	30分	1時間	1時間	2時間	20分	1時間	5分	1時間	30分		
	営業所													営業所		
翌日：休日																

1. 各日の拘束時間は、1日目は12時間10分、2日目は12時間5分、3日目は12時間20分である。
2. 各日の拘束時間は、1日目は13時間40分、2日目は12時間5分、3日目は12時間20分である。
3. 連続運転時間が改善基準告示に違反している勤務日は、1日目及び3日目であり、2日目は違反していない。
4. 連続運転時間が改善基準告示に違反している勤務日は、1日目及び2日目であり、3日目は違反していない。

図 2 と 4

選択肢 1 × 本肢では、各日の「1日についての拘束時間」が問われている。「1日についての拘束時間」は、基本的には、終業時刻から始業時刻を引けばよいが、翌日の始業時刻が早い場合は、その**早い時間分を上乗せ**することに注意する。各日の計算を行うと、次のようになる。

$$1 \text{ 日目} : (18:40 - 6:30) + (6:30 - 5:00) = 13 \text{ 時間 } 40 \text{ 分}$$

$$2 \text{ 日目} : (17:05 - 5:00) = 12 \text{ 時間 } 5 \text{ 分}$$

$$3 \text{ 日目} : (17:50 - 5:30) = 12 \text{ 時間 } 20 \text{ 分}$$

よって、本肢は1日目を12時間10分としている点で**誤っている**。

選択肢 2 ○ 各日の「1日についての拘束時間」は、上記のとおりであり**正しい**。

選択肢 3 × 本肢では、「連続運転時間」が問われており、2日目は改善基準に違反していないとある。しかし、2日目の後半で「運転3時間→休憩10分→運転1時間10分」という勤務状況があり、運転時間の合計が**4時間**を超える間に、**合計30分以上の休憩がない**ため、2日目は改善基準に**違反している**。なお、1日目を確認すると、後半で「運転2時間30分→休憩10分→運転1時間→休憩15分→運転1時間」という勤務状況があり、運転時間の合計が**4時間**を超える間に、**合計30分以上の休憩がない**ため、1日目は改善基準に**違反している**。そして、3日目に**違反はない**。

選択肢 4 ○ 上記のとおり「連続運転時間」が改善基準に違反しているのは、**1日目**及び**2日目**であり、**3日目**は違反していないので**正しい**。



ちょこっとアドバイス!!

はじめは面倒に感じるかもしれないが、**改善基準に関する事例問題は**、前提となる**改善基準の知識をインプット**したうえ、過去問題集を用いて、「**出題形式**」と「**解き方**」に慣れてしまえば怖くはない。

過去5年分くらいの問題を繰り返し解くトレーニングを行えば、出題パターンも見えてくるし、**解き方も簡単であることに気がつく**であろう。

なお、近年はシンプルに改善基準の知識を穴埋め問題や択一式問題で問う問題も増えているため、事例問題を解く上での前提にもなる条文の知識は、**しっかり押さえておこう**。