

第4章 労基法関係

12

改善基準の目的

問20

重要度



「改善基準」についても貨運法や車両法と同じく、1条で規定される目的規定が穴埋め問題で出題される。5回に1回くらいの頻度だが、出題時に対応できるよう確認しておこう。

改善基準の目的（ポイント）

より自動車と
(四輪以上の自動車の運転業務)

情景の向上に努めよ
(労働条件の向上に努める)



改善基準の目的は、

- ①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、
- ②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。
- ③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。
- ④使用者及び労働者の過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者（労使当事者）は、**労働時間を延長し、又は休日に労働させるための協定（時間外・休日労働協定）**をする場合、労働時間を延長して労働さ

せることができる時間は、原則として、1ヵ月について45時間、1年について360時間の**限度時間**（一定の場合は、1ヵ月について42時間、1年について320時間）を**超えない時間**に限ることとされていること、**労働時間の延長及び休日の労働は、必要最小限にとどめられるべきであること**、その他の労働時間の延長及び休日の労働を適正なものとするための必要な事項は、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において定められていることなど、**一定の事項に十分留意する**。

本試験で穴埋め問題が出題される際、は4つ分であることが通常だ。下記の予想問題は、過去にとされた部分を確認できるよう、あえてを5つ分としてある。この予想問題が解けるようになっておけば、出題されたとしても、問題なく対応できるだろう。



「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める目的等についての次の文中、A、B、C、D、Eに入るべき字句として【いずれか正しいものを1つ】選びなさい。

1. この基準は、自動車運転者（労働基準法第9条に規定する労働者であって、Aの運転の業務（厚生労働省労働基準局長が定めるものを除く。）に主として従事する者をいう。以下同じ。）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Bを図ることを目的とする。
2. Cは、この基準を理由として自動車運転者のDを低下させてはならないことはもとより、そのEに努めなければならない。

- | | | |
|---|-------------|-------------|
| A | 1. 四輪以上の自動車 | 2. 二輪以上の自動車 |
| B | 1. 労働契約の遵守 | 2. 労働条件の向上 |
| C | 1. 使用者 | 2. 労働関係の当事者 |
| D | 1. 労働条件 | 2. 労働意欲 |
| E | 1. 維持 | 2. 向上 |

正解 A: 1 B: 2 C: 2 D: 1 E: 2

12

改善基準の目的

第4章 労基法関係

13

1ヵ月（及び1年間）の拘束時間

問20～問22

重要度

★★★★

改善基準に基づく運転者の拘束時間は、大きく「1ヵ月（及び1年間）」と「1日」の話に分けられる。拘束時間の問題は必ず出題されると考え、しっかり確認しておこう。

運転者の1ヵ月の拘束時間

ひと月の庭師！

(1ヵ月の拘束時間は、原則、284時間まで)

半年は佐藤でえんちゃう？

(6ヵ月分まで、310時間まで延長可)

1年間見よオレを！

(1年間の総拘束時間は3,400時間まで)



速攻攻略!!!

貨物自動車運送事業に従事する運転者の1ヵ月及び1年間の拘束時間の制限は、次のとおりである。

- ①原則は、1ヵ月が284時間、1年が3,300時間まで。
- ②労使協定があれば、1ヵ月について310時間、1年について3,400時間まで延長できる。
- ③ただし、延長は、1年のうち6ヵ月分まで、かつ、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。



具体的な事例を前提に「上記制限を超えるか？」という点が問われる問題では、310時間を超える月が6ヵ月分を超える選択肢、また、1年間の総拘束時間が3,400時間を越える選択肢を見つけることがポイントだ！

では、実際の問題で上記内容を確認しよう。



下表1～3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。下表の空欄A、B、Cについて、次の選択肢ア～ウの拘束時間の組み合わせをあてはめた場合、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に【適合するものを1つ】選びなさい。「1ヵ月についての拘束時間の延長に関する労使協定」はあるものとし、下表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。

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	Aを除く11ヵ月の拘束時間の合計
拘束時間(時間)	267	284	285	286	A	288	274	283	284	287	279	287	3,104

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	Bを除く11ヵ月の拘束時間の合計
拘束時間(時間)	287	276	279	285	292	284	274	B	286	285	291	281	3,120

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	Cを除く11ヵ月の拘束時間の合計
拘束時間(時間)	266	289	281	291	283	287	271	282	284	275	C	285	3,094

	A	B	C
ア	278	291	280
イ	313	283	281
ウ	279	272	293

正解 ウ

本問では延長に関する労使協定があるため、1年について6ヵ月までは、1ヵ月についての拘束時間を310時間まで延長することができ、かつ、1年についての拘束時間を3,400時間まで延長ができる。

なお、拘束時間を延長する場合でも、1ヵ月の拘束時間が284時間を超

13

1ヵ月（及び1年間）の拘束時間

える月が**3ヵ月を超えて連続しない**ようにする必要がある。以上を前提に、各選択肢を検討する。

まず、**選択肢ア**について、注目すべきは**Bの291時間**である。Bに291時間を入れると、「1ヵ月の拘束時間」が**284時間**を超える月が**7ヵ月**（**4月、7月、8月、11月、12月、1月、2月**）となり、基準に**違反すること**となる。

次に、**選択肢イ**について、注目すべきは**Aの313時間**である。上述したように、**労使協定がある場合でも拘束時間の延長は310時間まで**なので、この点で基準に**違反している**。

最後に、**選択肢ウ**について、Aに279時間、Bに272時間、Cに293時間を入れた場合、上述した基準に違反している項目は**ない**。



予想問題



「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句として【いずれか正しいものを1つ】下の選択肢（1～8）から選びなさい。

拘束時間は、1ヵ月について□A□を超えず、かつ、1年について□B□を超えないものとする。ただし、労使協定があるときは、1年について6ヵ月までは、1ヵ月について□C□まで延長することができる。かつ、1年について□D□まで延長することができる。

- | | | | |
|------------|------------|------------|------------|
| 1. 284時間 | 2. 293時間 | 3. 310時間 | 4. 320時間 |
| 5. 3,200時間 | 6. 3,300時間 | 7. 3,400時間 | 8. 3,500時間 |

正解 A：1 B：6 C：3 D：7

改善基準の拘束時間の規制は、実際の事例において、その規制をどのように使うかが理解できれば難しいことはない。過去問題集も用いて、使い方に慣れておけば得点源にできる問題である。

第4章 労基法関係

14

1日における拘束時間等

問20～問23

重要度



運転者の拘束時間については、「1日」単位での拘束時間の問題も頻出である。「1ヵ月（及び1年間）」の拘束時間と同じく、その規制をどのように使うかという点に慣れておこう。

1日の拘束時間

1日でもいーさ！

（1日の拘束時間は、原則13時間まで）

いー子と園長

（15時間まで延長可能）



速攻攻略!!

貨物自動車運送事業に従事する運転者の1日の拘束時間の制限は、次のとおりである。

①原則は、**13時間**まで。

②例外として、**15時間まで延長可能**。

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**まで延長可能。

③1日の拘束時間の算出方法について、**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。

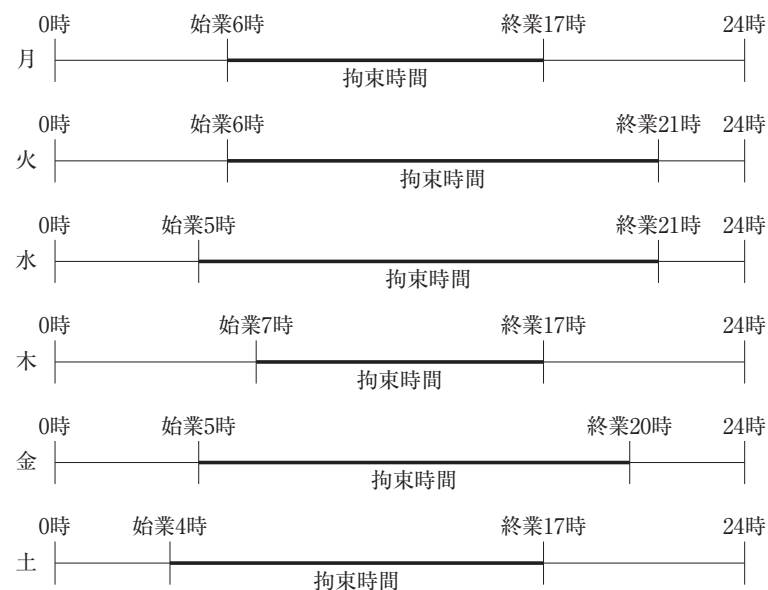
④使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に対し、勤務終了後、**継続9時間**（ただし、最大拘束時間を**16時間**まで延長することができ

る場合、当該1週間について2回に限り、継続8時間以上の休息期間を与えなければならない。

この「速攻攻略!!」の最大ポイントは③である。ここも実際の問題を見たほうがわかりやすいので、問題を確認しながら、上記「速攻攻略!!」をどのように使うか確認しよう。



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である。「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。）に定める拘束時間等に関する次の記述のうち、【正しいものを2つ】選びなさい。なお、すべて1人乗務の場合として、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とする。



（注）日曜日は休日とする。

1. 1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間に違反する勤務はない。
2. 1日についての拘束時間を16時間まで延長することができる1週間についての回数は、改善基準に違反していない。
3. 勤務終了後の休息期間は、改善基準に違反しているものはない。
4. 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週間の勤務の中で拘束時間が最も短い。

正解 1と3

まず、本問の各曜日の拘束時間を計算すると、以下のようになる。

月曜日：(17時－6時) = 11時間
 火曜日：(21時－6時) + 1時間 = 16時間
 水曜日：(21時－5時) = 16時間
 木曜日：(17時－7時) + 2時間 = 12時間
 金曜日：(20時－5時) + 1時間 = 16時間
 土曜日：(17時－4時) = 13時間

当日（火曜日）の始業時刻より、翌日（水曜日）の始業時間が早い場合、その分をプラスする。

基本的には、終業時刻から始業時刻を引けば、1日の拘束時間が出るが、例えば、火曜日など、翌日である水曜日の始業時刻が早い場合は、その早い時間分を当日（火曜日）の拘束時間にプラスする。イロのアミ掛けがしてある部分がそれだ。なお、火曜日にプラスされた1時間分は、その翌日（水曜日）でも加算する。

このように各日の1日の拘束時間を出してしまえば、後は各制限に違反するかを確認していけばよい。

まず、選択肢1について、1日の拘束時間は延長しても16時間までであるが、それを超える時間はないので、正しい。

次に、選択肢2について、拘束時間を16時間まで延長することができるのは週に2回までなので、3回ある本肢では、この点に違反する。よって、選択肢2は誤っている。

そして、選択肢3について、勤務終了後の休息期間は、継続9時間（た

だし、最大拘束時間を16時間まで延長することができる場合、当該1週間について2回に限り、継続8時間以上とされる。各曜日の休息期間を算出すると、以下のようになる。

月～火曜日：13時間 火～水曜日：8時間
水～木曜日：10時間 木～金曜日：12時間
金～土曜日：8時間

すると、どこを見ても継続8時間以上の休息期間があり、休息期間の制限違反はなく、選択肢3は正しい。なお、土曜日の翌日（日曜日）は休日なので、特に考慮する必要はない。

最後に、選択肢4について、前ページの各曜日の拘束時間を見ればわかるように、木曜日の1日の拘束時間は12時間であり、月曜日（11時間）のほうが短いので、誤っている。



ONE POINT!! ちょこっとコメント

だんだんと理解できてきたと思うが、改善基準の問題を正解するためには、第1段階として、どの基準をどの事例において用いるかという場合分けの判断が必要となる。

そして、第2段階として「基準」という名のとおり、改善基準の問題は「この場合は○○」「この場合は△△」という基準をしっかりと覚えることが重要だ。

ただし、この辺は問題をたくさん解くことで、身に付けることが可能なので、試験前にはできるだけ過去問題を解くなどして改善基準の問題に慣れてしまおう。

15

トラック運転者の休息の特例

問15、問16

重要度



休息期間（継続9時間が原則）について、トラック運転者には特例がある。文章量が長く、覚える知識の数も多いが、頻繁に出題される内容なので、できるだけ押さえておきたい。

勤務途中でのフェリー乗船

フェラーリが急速！

（勤務途中のフェリー乗船は休息期間に）

タイムは半分を下回るな

（下船～勤務終了時刻の時間の2分の1を下回ってはならない）



速攻攻略!!

- ①使用者は、トラック運転者の休息期間について、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。
→要するに、トラック運転者については、地元での休息期間が長くなるようにする。
- ②使用者は、トラック運転者に対し、勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えなければならないが（223ページ参照）、業務の必要上やむを得ない場合は、当分の間、2暦日における拘束時間が21時間を超えないこと、その勤務終了後、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。
- ③業務の必要上、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と拘束時間の経過直後に分割できる。

④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分割とする必要がある。

また、休息期間は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**以上でなければならない。そして、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されている。

⑤トラック運転者（隔日勤務に就く運転者以外）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**できる設備がある場合に限る）では、1日（始業時刻から起算して24時間をいう）についての最大拘束時間を**20時間**まで延長できる。また、休息期間は、**4時間**まで短縮することができる。

→1日の拘束時間は、**15時間**まで延長できたが（223ページ参照）、この場合、さらに**20時間**までの延長が可能ということ。

⑥トラック運転者が、勤務途中でフェリーに乗船する場合、フェリー乗船時間（乗船～下船時刻）は、**休息期間**として取り扱われ、この時間を与えるべき休息期間から**減じる**ことができる。ただし、**減じた後の休息期間**は、上記⑤の2人乗務の場合を除いて、フェリー下船時刻から、勤務終了時刻までの時間の**2分の1**を下回ってはならない。

→「**休息**」期間と扱われるので、1日の拘束時間に**カウントされない**。

本試験では、これらの特例がそのまま問われるので、確認しておこう。



使用者は、トラック運転者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。

正解 正しい



使用者は、業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、改善基準第4条の1ヵ月についての拘束時間及び1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）の拘束時間等の規定にかかわらず、次の条件の

下で貨物自動車運送事業に従事する運転者（以下「トラック運転者」という。）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。

正解 正しい



使用者は、業務の必要上、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、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ものとする。

- 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分割とすること。
- ロ 1日において、2分割の場合は合計8時間以上、3分割の場合は合計10時間以上の休息期間を与えなければならないこと。
- 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。

正解 誤り

分割された休息期間は、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**以上でなければならない。



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。）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。

正解 正しい

16

休日労働の協定

問20～問22

重要度



トラック運転者に休日労働を行わせる場合の労働協定についての知識である。「2週間に1回まで」を押さえておくれだ。よく出題される。

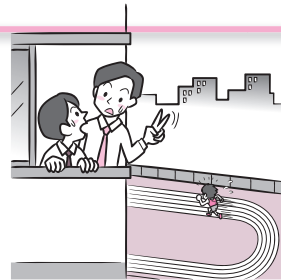
トラック運転者の休日労働

休日のロード練習

(休日に労働させる場合は)

2周を1回まで

(2週間について1回まで)



速攻攻略!!

使用者は、トラック運転者を休日に労働させる場合、当該労働させる休日は**2週間**について**1回**までとする。また、当該労働は、改善基準4条1項に定める拘束時間及び最大拘束時間（→13～14で見てきた拘束時間の規制のこと）を超えないものとする。

下の問題が判断できれば大丈夫だろう。

予想問題



使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車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3週間について2回を超えないものとし、当該休日の労働によって改善基準第4条第1項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。

正解 誤 り（「3週間について2回」ではない）

第4章 労基法関係

18

連続運転時間

問20～問22

重要度

★★★★

「連続運転時間」の問題も毎回出題される頻出項目である。落ち着いて解けば簡単な問題であるが、最大のポイントは、10分未満の休憩が中断にカウントされない点だ。

運転の中断にカウントしない休憩

10分未満の

(10分未満の休憩は)

チューなどしない

(運転の中断にカウントしない)



①「連続運転時間」とは、**1回**がおおむね**連続10分**以上で、**合計30分**以上の運転の中断がなく、運転する時間のこと。



②運転の中断が8～9分（おおむね10分）の場合、それが**3回連続**すると、3回目の時間は「運転の中断」として、**カウント**されない！



③運転の中断は、原則として「**休憩**」を与える！



④連続運転時間は、**4時間を超えて**はならない！

→ジャスト4時間の場合、「**超えて**」はいない。

上記②について、運転の中断は「おおむね10分」でもカウントされるので、8～9分でもカウントされるが、例えば、中断が「8分→8分→9分」と連続すると、3回目の9分は中断に**カウントされない**ということだ。



下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の運転時間及び休憩時間の例を示したものであるが、このうち、連続運転の中断方法として「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。

1.

業務開始	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	業務終了
	30分	10分	2時間	15分	30分	10分	1時間30分	1時間	2時間	15分	1時間30分	10分	1時間	

2.

業務開始	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	業務終了
	1時間	15分	2時間	10分	1時間	15分	1時間	1時間	1時間30分	10分	1時間	5分	30分	

3.

業務開始	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	業務終了
	2時間	10分	1時間30分	10分	30分	10分	1時間	1時間	1時間	10分	1時間	10分	2時間	

4.

業務開始	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	業務終了
	1時間	10分	1時間30分	15分	30分	5分	1時間30分	1時間	2時間	10分	1時間30分	10分	30分	

正解 2と3

各選択肢では、運転（時間）と休憩（時間）が繰り返されているが、途中で**合計30分以上**の運転の中断が挟まる前に、**4時間を超える**連続運転があるかを確認すればよい。丁寧に確認してみよう。

まず、**選択肢1**では、業務開始から次ページの運転と休憩の流れがある（**イロのアミ掛けが休憩**）。

「30分→10分→2時間→15分→30分→10分」

この休憩で合計30分以上の運転の中断が挟まり、連続運転が途切れる。

またその後、「1時間30分→1時間」との流れがあるが、1時間の休憩部分で連続運転が途切れる。しかし、その後…

「2時間→15分→1時間30分→10分→1時間」

この1時間の運転で、運転時間が4時間を超えるが、この間に合計30分以上の運転の中断がなく、ここで改善基準に違反することになる。

また、選択肢4では、業務開始から次の流れがある。

「1時間→10分→1時間30分→15分→30分→5分→1時間30分」

この間の休憩は「10分、15分、5分」と合計すると30分になるが、1回の運転の中断が10分未満の場合（おおむね10分でない）、その時間は「運転の中断」としてカウントされない。「5分」はカウントできないのだ。

この1時間30分の運転で、運転時間が4時間を超えるが、この間に合計30分以上の運転の中断がなく、ここで改善基準に違反する。

以上より、選択肢2と3が正解となるが、これらの選択肢には改善基準の違反はない。各自確認してほしい。

第5章 実務上の知識及び能力

08

運行計画

問29

重要度



毎回のように問29では、運行管理者が立てた「運行計画」の適否等に関する問題が出題される。実質的にこの問題は、第4章で確認した「改善基準」に関する問題である。



- ①毎年のように問29では、具体的な「運行計画」を前提に、その「運行計画」の内容が、改善基準に違反していないかが問われる。
- ②要するに、第4章の218ページから確認した改善基準の問題であり、本書第4章の内容を把握しておけば、解ける内容である。
- ③たまに選択肢の1つとして、「速さ・距離・時間」を求める問題も出るが、「速さ×時間＝距離」、「距離÷速さ＝時間」、「距離÷時間＝速さ」という公式を使うことで解ける。

結論から言えば、問29で出題される「運行計画」の問題は、改善基準の問題と言える。つまり、対策としては、本書第4章の内容を押さえて、どのような問題が出るかを確認しておけばよい。

これは実際の問題を見ないと伝わりにくいので、早速、実際に出題された問題と同様の問題を見ながら、解き方を確認してみよう。



貨物自動車運送事業者の運行管理者は複数の荷主からの運送依頼を受けて、下のとおり4日にわたる2人乗務による運行計画を立てた。この2人乗務を必要とした根拠についての次の1～2の下線部の運行管理者の判断について、【正しいものをすべて】選べなさい。なお、解答にあたっては、＜4日にわたる運行計画＞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。

< 4日にわたる運行計画 >

前日 当該運行の前日は、この運行を担当する運転者は、休日とする。												
始業時刻 6時00分	出庫時刻 6時30分								到着時刻 19時45分	終業時刻 20時00分		
1日目	業務前 点呼 (営業所)	運転	荷積み	運転	休憩	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	業務後 点呼	宿泊所
	1時間	1時間	3時間	1時間	2時間	15分	3時間	1時間	1時間			
始業時刻 4時00分	出庫時刻 4時30分								到着時刻 16時45分	終業時刻 17時00分		
2日目	業務前 点呼	運転	荷積み	運転	休憩	運転	中間点呼 休憩	運転	荷下ろし	運転	業務後 点呼	宿泊所
	1時間	1時間	1時間30分	15分	2時間30分	1時間	3時間	1時間	1時間			
始業時刻 4時00分	出庫時刻 4時30分								到着時刻 16時45分	終業時刻 17時00分		
3日目	業務前 点呼	運転	荷積み	運転	中間点呼 休憩	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	業務後 点呼	宿泊所
	1時間	1時間	3時間	1時間	2時間	15分	2時間	1時間	1時間			
始業時刻 5時00分	出庫時刻 5時30分								到着時刻 21時30分	終業時刻 22時00分		
4日目	業務前 点呼	運転	荷積み	運転	フェリー乗船	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	業務後 点呼 (営業所)	宿泊所
	1時間30分	1時間	2時間	3時間	2時間	1時間	3時間	1時間	1時間30分			
翌日 当該運行の翌日は、この運行を担当する運転者は、休日とする。												

1. 1人乗務とした場合、1日についての最大拘束時間及び休息期間が「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。)に違反すると判断して、当該運行には交替運転者を配置した。
2. 1人乗務とした場合、連続運転時間が改善基準告示に違反すると判断して、当該運行には交替運転者を配置した。

正解 1と2

2つの選択肢を見ればわかるとおり、どれも改善基準に合致しているかが問われている。復習もかねて、1つずつ見ていこう。

〔選択肢1について〕

1日の拘束時間と休息期間が問われている。223ページから解説した内容だ。ざっとおさらいすると、1日の拘束時間は、原則13時間まで、15時間までは延長可能である。

そして、1日の拘束時間の算出方法について最大のポイントは、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点である。

以上を踏まえて、1～4日目の拘束時間を算出すると、

- 1日目：16時間 ～終業20時－始業6時＋翌日の始業が2時間早い
 2日目：13時間 ～終業17時－始業4時
 3日目：13時間 ～終業17時－始業4時
 4日目：14時間 ～終業22時－始業5時－フェリー乗船3時間

となり、1日の拘束時間について、改善基準違反がみられる。

1日の拘束時間は、基本的に終業時刻から始業時刻を引けばよい。しかし、ポイントは、翌日の始業が早い場合と、4日目のフェリー乗船だ。

228ページで触れたとおり、フェリーに乗船している時間は「休息」期間としてカウントできる。「休憩」ではなく、「休息」期間であり、終業後、家に帰っている時間と同じ扱いなのだ。

また、本問ではもう1つ、休息期間も確認しなければならない。223ページで触れたとおり、休息期間については、勤務終了後、継続9時間以上が必要だ。本問の休息期間を算出すると…

- 1日目～2日目：8時間 ～始業4時(28時)－就業20時
 2日目～3日目：11時間 ～始業4時(28時)－就業17時
 3日目～4日目：12時間 ～始業5時(29時)－就業17時

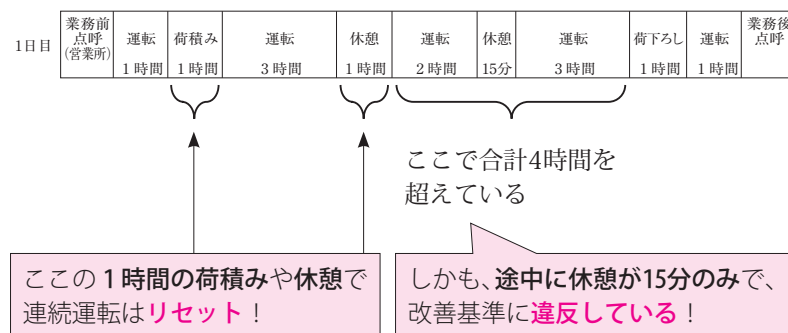
となるので、休息期間についても、改善基準違反がみられる。

結果、1日についての最大拘束時間及び休息期間について改善基準違反があるとの判断は、正しいことになる。

〔選択肢2について〕

選択肢2では、連続運転時間が問われている。234ページから解説した内容だ。ここもざっとおさらいすると、「連続運転時間」とは、1回がおおむね連続10分以上で、合計30分以上の運転の中断がなく、運転する時間のことである。連続運転時間は、4時間を超えてはならない。

ここでのポイントは、1回の運転の中断が、10分未満（9分以下）の場合、その時間は「運転の中断」として、カウントされないという点だ。では、本問の検討を始めてみよう。まずは1日目だ。



以上のように、1日目の検討で、連続運転時間について、改善基準違反があることがわかる。よって、連続運転時間が改善基準告示に違反すると判断して、当該運行には交替運転者を配置した点は、正しい。

なお、234ページの「速攻攻略!!」の③で触れたが、荷積みや荷下ろしも運転の中断にカウントされる。よって、各自で確認してみたいが、本問の事例では、2日目～4日目のすべてにおいて連続運転時間について、改善基準違反がない。

以上のように、少し応用問題的な要素はあるが、結局は第4章で確認した知識が、場所を変えて問われているだけである。

第4章の解説の繰り返しになってしまうので、このくらいで解説は終わるが、この第5章の冒頭でも述べたように、まずは第1章～第4章までの内容をしっかり押さえることが、「実務上の知識及び能力」の分野の攻略方法であることは、この問題でもご理解いただけるであろう。