

◆改善基準の目的規定（第1条第1項、第2項の抜粋）

この基準は、自動車運転者（労基法第9条に規定する労働者で、**四輪以上の自動車**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）の**労働時間等の改善のための基準**を定めることで、**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。

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。

CHECK ☐ 2 タクシー運転者の1日の拘束時間（改善基準第2条第1項）

ここでの話は「**隔日勤務ではない**」「**タクシー等の運転者**」に対する「**拘束時間**」等の規定についてだ。問題文に「**隔日勤務に就く…以外のもの**」というキーワードを見つけたら、この話と考えてよい。これを意識してもらうために、次ページの過去問では目立たせておく（本試験では、このようになっていない）。

一般乗用旅客自動車（タクシー等）の運転者の1日（始業時刻から起算して24時間）の拘束時間は、以下のとおりである。なお、原則として、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。

◆タクシー運転者の1日の拘束時間

原則：**13時間**を超えない。

例外①：延長する場合は**15時間**まで。

例外②：**車庫待ち等の運転者**は、次の要件の範囲内で延長できる。

- イ 勤務終了後、**継続20時間**以上の休息期間を与える。
- ロ 1日の拘束時間が**16時間**を超える回数は、1ヵ月について**7回**以内とする。
- ハ 1日の拘束時間が**18時間**を超える場合には、**夜間4時間**以上の仮眠時間を与える。
- ニ 1回の勤務における拘束時間が、**24時間**を超えない。

過去問にチャレンジ！

「**自動車運転者の労働時間等の改善のための基準**」に定める一般乗用旅客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及びハイヤーに乗務する運転者以外のもの**。）の拘束時間及び休息期間についての次の文中、A、B、C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。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（最大拘束時間）は、A とすること。ただし、車庫待ち等の自動車運転者について、次に掲げる要件を満たす場合には、この限りでない。

- イ 勤務終了後、継続B 以上の休息期間を与えること。
- ロ 1日についての拘束時間が16時間を超える回数が、1ヵ月について7回以内であること。
- ハ 1日についての拘束時間がC を超える場合には、夜間4時間以上の仮眠時間を与えること。
- ニ 1回の勤務における拘束時間が、24時間を超えないこと。

- A 1. 15時間 2. 16時間
- B 1. 9時間 2. 20時間
- C 1. 18時間 2. 20時間

.....
答 A:1 B:2 C:1
前ページの「◆タクシー運転者の1日の拘束時間」参照。



ちょこっとアドバイス!!

タクシー運転者の1日の拘束時間の問題、別の言い方をすると、一般乗用旅客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及びハイヤーに乗務する運転者以外**）の拘束時間及び休息期間に関する問題は、**上記のような穴埋め問題ばかりが出題**されている。よって、本問を解けるようになっていれば、改善基準第2条第1項に関しては、大丈夫であろう。なお、問題は紹介していないが、「**改善基準の目的規定**」についても穴埋め問題で出題されるので、そちらも押さえておくこと。

第4章 労基法関係

ROAD
10

隔日勤務に就くタクシー運転者の拘束時間

重要度

合格への道

「隔日勤務に就く」「タクシー運転者の拘束時間」は、近年の出題頻度が減少している。しかし、出題時は1問分として出題され、押さえておかないと全く対応できないので、できれば押さえておきたい。

CHECK

改善基準の全体像と目的規定（改善基準第2条第2項、第4項）

改善基準は、一般乗用旅客自動車（タクシー等）の運転者であって、「隔日勤務に就く」ものの拘束時間及び休息期間について、以下のとおり規定している。

◆ タクシー等の運転者で「隔日勤務に就く」ものの拘束時間及び休息期間

① 拘束時間

2 暦日について、22 時間まで

かつ、2 回の隔日勤務の平均が 21 時間を超えないようにする。

⇒車庫待ち等の自動車運転者については、夜間 4 時間以上の仮眠時間を与えることで、1 カ月について労使協定で定める回数（7 回以内）に限り、24 時間まで延長できる。

1 カ月について、262 時間まで

⇒地域的事情その他の特別の事情がある場合で、労使協定があれば、1 年のうち 6 カ月までは 270 時間まで延長できる。

② 休息期間については、勤務終了後、継続 22 時間以上を与える。

③ なお、隔日勤務であるか否かを問わず、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する運転者に対して、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 回を超えないようにする。

書いてしまえばこれだけであり、難しい内容ではない。これがどのような形で問われ、どのように解答すべきかは問題を見たほうが早いので、次ページの過去問を確認しつつ、上記知識の使い方を身に付けてほしい。

過去問にチャレンジ!

下表は、一般乗用旅客自動車運送事業の隔日勤務に従事する自動車運転者の 1 カ月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」に定める拘束時間等に照らし、次の 1～4 の中から違反していない事項を全て選びなさい。なお、車庫待ち等はないものとし、また、「1 カ月についての拘束時間の延長に関する労使協定」及び「時間外労働及び休日労働に関する労使協定」があり、下表の 1 カ月は、当該協定により 1 カ月についての拘束時間を延長することができる月に該当するものとする。

日付	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	15 日
勤務等状況	労働日		労働日		労働日		休日	労働日		労働日		労働日		休日労働日	
拘束時間(時間)	19		21		22		—	20		22		19		20	
始業・終業時刻	8 時～3 時	8 時～5 時	8 時～6 時					9 時～5 時	8 時～6 時	9 時～4 時	9 時～5 時				

日付	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	29 日	30 日	1 カ月(1 日～30 日)間の拘束時間計
勤務等状況	労働日		労働日		労働日		休日	労働日		労働日		労働日		休日	休日	
拘束時間(時間)	20		19		21		—	22		20		19		—	—	
始業・終業時刻	8 時～4 時	9 時～4 時	6 時～3 時					9 時～7 時	9 時～5 時	9 時～4 時						264 時間

- (注) 1. 協定における時間外労働及び休日労働の起算日は、1 日とする。
2. 1 日の前日は休日とする。
3. 拘束時間と次の拘束時間の間は、休息期間とする。
4. 時刻の表記は 24 時間制とする。

1. 2 暦日についての拘束時間
2. 休息期間
3. 労働基準法第 35 条の休日に労働させる回数
4. 1 カ月の拘束時間

答 2、3、4

1. **違反している** タクシー等の運転者で隔日勤務に就くものの拘束時間は、2 暦日について 22 時間まで、かつ、2 回の隔日勤務の平均が 21 時間を超えてはならない。本肢の 3 日～4 日と 5 日～6 日の平均は 21.5 時間であり、同規定に違反している。
2. **違反していない** タクシー等の運転者で隔日勤務に就くものの拘束時間については、勤務終了後、継続 22 時間以上の休息期間を与える。本肢では、同規定に違反している箇所はない。
3. **違反していない** 使用者は、一般乗用旅客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、当該労働させる休日は 2 週間について 1 回を超えないものとする。本肢では、同規定に違反している箇所はない。
4. **違反していない** タクシー等の運転者で隔日勤務に就くものの拘束時間については、1 カ月について 262 時間、労使協定等があるとき、1 年のうち 6 カ月までは 270 時間までを超えてはならない。本肢では、労使協定があり、1 カ月の拘束時間は 264 時間なので、改善基準に違反していない。

第4章 労基法関係

ROAD
11

バス運転者の拘束時間

重要度



合格への道

ほぼ毎回出題されている最重要項目である。出題パターンは、具体例を挙げて改善基準に違反しているかどうかを問うものが中心で、基準違反かどうか、短時間で判断できるようにしておく必要がある。

CHECK

1 バス運転者の1週間あたりの拘束時間（改善基準第5条第1項第1号）

改善基準は、一般貸切旅客自動車運送事業や一般乗合旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者（バス運転者）の拘束時間について制限を設けている。同基準が定めるバス運転者の1週間あたりの拘束時間は次のとおり。

バス運転者の1週間あたりの拘束時間

- 原則** 4週間を平均し **65時間**まで、かつ、52週間について **3,300時間**まで
例外 貸切バス等の運転者等について、拘束時間の延長に関する労使協定があるときは、52週間のうち **24週間**までは、4週間を平均し **68時間**まで延長可能、かつ、52週間について **3,400時間**まで延長可能
 ただし、**65時間超**の拘束時間は、**連続16週間**まで

CHECK

2 バス運転者の1日についての拘束時間（同条項第3号）

改善基準は、バス運転者の1日についての拘束時間についても次の制限を設けている。

バス運転者の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
 ※ただし、1日についての拘束時間が **14時間**を超える回数をできるだけ少なくするように努める。



次ページで述べるとおり、翌日の始業時間が当日の始業時間より早いときは、その**早い分だけ当日の拘束時間に加える**ことに注意。

■ 拘束時間の計算例 ■

（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

そして、この1時間は、火曜日の拘束時間でも**カウントされる**。つまり、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**されることとなる。

CHECK

3 バス運転者の休息期間（同条第1項第4号、同条第2項）

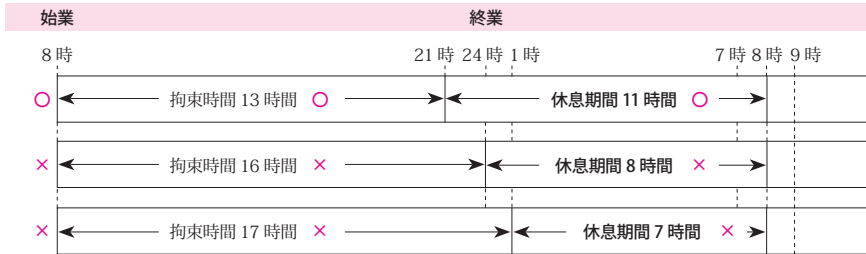
バス運転者には勤務終了後、継続**9時間以上**の休息期間を与えなければならない。

そして、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も**長くなるように努めるもの**とする。



ここで200ページ以降の「2 バス運転者の1日についての拘束時間」と前記の休息期間の具体例をあげると、次ページのようになる。

■ 1日の拘束時間と休息期間の例 ■



CHECK ☐ 4 改善基準の特例（同条第4項）

バス運転者に関しては、以下のような改善基準の特例がある。

(1) 休息期間の特例

使用者は、業務の必要上、バス運転者（隔日勤務に就く運転者以外のもの）に勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間（1ヵ月を限度とする）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の2回に分割して与えることができる。

この場合、分割された休息期間は、1日（始業時刻から起算して24時間という）において、1回あたり継続4時間以上、合計11時間以上でなければならない。

(2) 2人乗務の特例

使用者は、バス運転者（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）、次に掲げるところにより、最大拘束時間を延長し、休息期間を短縮することができる。

- イ 当該設備がバス運転者等の専用の座席であり、かつ、厚生労働省労働基準局長が定める要件を満たす場合は、最大拘束時間を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るものとする。
- ロ 当該設備としてベッドが設けられている場合その他バス運転者等の休息

のための措置として厚生労働省労働基準局長が定める措置が講じられている場合は、最大拘束時間を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るものとする。

(3) 隔日勤務の特例

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5条の4週間を平均し1週間あたりの拘束時間及び1日の拘束時間等の規定にかかわらず、次の条件で、バス運転者を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。

バス運転者における隔日勤務の特例の条件

- 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。

(4) フェリーに乗船する場合の特例

バス運転者等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、この条の規定により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については、改善基準第5条第4項第2号の場合を除き、フェリーを下船した時刻から終業の時刻までの時間の2分の1を下回ってはならない。

CHECK ☐ 5 休日労働（同条第5項、第2条第4項）

使用者は、バス・タクシー運転者に休日（法定休日）に労働させる場合、その労働させる休日は、2週間について1回を超えないものとし、その休日の労働によって上記の拘束時間及び最大拘束時間を超えてはならない。つまり、休日労働は2週間のうち、1回までということである。

過去問にチャレンジ！ 問題

- ① 下表は、貸切バスの運転者の4週間を平均した1週間当たり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。なお、隔日勤務に就く場合には該当しないものとする。また、「拘束時間の延長に関する労使協定」があるものとする。

1.

	1～4週	5～8週	9～12週	13～16週	17～20週	21～24週	25～28週	29～32週	33～36週	37～40週	41～44週	45～48週	49～52週	52週間を合計した拘束時間
4週間を平均した1週間当たりの拘束時間	60時間	68時間	66時間	62時間	65時間	66時間	58時間	66時間	66時間	67時間	64時間	63時間	68時間	3,356

2.

	1～4週	5～8週	9～12週	13～16週	17～20週	21～24週	25～28週	29～32週	33～36週	37～40週	41～44週	45～48週	49～52週	52週間を合計した拘束時間
4週間を平均した1週間当たりの拘束時間	64時間	66時間	64時間	68時間	65時間	63時間	60時間	59時間	67時間	67時間	62時間	64時間	61時間	3,320

3.

	1～4週	5～8週	9～12週	13～16週	17～20週	21～24週	25～28週	29～32週	33～36週	37～40週	41～44週	45～48週	49～52週	52週間を合計した拘束時間
4週間を平均した1週間当たりの拘束時間	61時間	64時間	60時間	68時間	65時間	64時間	63時間	60時間	62時間	68時間	64時間	67時間	67時間	3,335

4.

	1～4週	5～8週	9～12週	13～16週	17～20週	21～24週	25～28週	29～32週	33～36週	37～40週	41～44週	45～48週	49～52週	52週間を合計した拘束時間
4週間を平均した1週間当たりの拘束時間	64時間	70時間	61時間	66時間	62時間	63時間	58時間	64時間	70時間	67時間	66時間	63時間	60時間	3,336



「以上」と「超える」は、法律用語としては別である。「以上」は、その数値等を含む概念なので、「68時間以上」という場合、68時間自体もこれに**含まれる**が、「68時間を超える」という場合、文字通り、68時間を超えなければならず、68時間は**含まれない**。

過去問にチャレンジ！ 解答

- ① 2と3 労使協定がある場合の1週間あたりの拘束時間の基準をまとめると、以下ようになる。

65時間超の拘束時間のケースが、6回（24週間）まで、



かつ、

連続4回（16週間）まで、



かつ、

68時間を「**超える**」ものがない。



かつ、

52週間の合計拘束時間が**3,400時間以内**

であれば、基準に適合することになる。以上を前提に、各選択肢を検討すると、

選択肢1 基準違反である。

65時間を超える4週間→7つ（5～8週、9～12週、21～24週、29～32週、33～36週、37～40週、49～52週）

選択肢2 基準違反ではない。

65時間を超える4週間→4つ（5～8週、13～16週、33～36週、37～40週）

選択肢3 基準違反ではない。

65時間を超える4週間→4つ（13～16週、37～40週、45～48週、49～52週）

選択肢4 基準違反である。

65時間を超える4週間→5つ（5～8週、13～16週、33～36週、37～40週、41～44週）で、5～8週と33～36週は70時間と最大拘束時間の68時間を超えている。

（過去問にチャレンジ！は、次ページに続く。）

過去問にチャレンジ！ 問題

② 下表は、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週間の拘束時間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」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1つ選びなさい。ただし、1人乗務であって、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労使協定があるものとする。また、1日についての最大拘束時間を延長することができる場合に該当するものとする。なお、解答にあたっては、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。

日付	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日 休日	1週間の 拘束時間	63
拘束時間	9	11	10	12	10	11	—		
累計拘束時間	9	20	30	42	52	63	—		

日付	8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日 休日労働	1週間の 拘束時間	72
拘束時間	9	11	10	12	10	9	11		
累計拘束時間	72	83	93	105	115	124	135		

日付	15日	16日	17日	18日	19日	20日	21日 休日	1週間の 拘束時間	72
拘束時間	16	8	16	8	16	8	—		
累計拘束時間	151	159	175	183	199	207	—		

日付	22日	23日	24日	25日	26日	27日	28日 休日	1週間の 拘束時間	68
拘束時間	9	10	15	12	10	12	—		
累計拘束時間	216	226	241	253	263	275	—		

(注1) 4週間を平均し1週間当たりの拘束時間の起算日は1日とする。
(注2) 休日労働の2週間の起算日は1日とする。
(注3) 各労働日の始業時刻は午前8時とする。
(注4) 休日を7日、14日、21日及び28日と計画された乗務割を前提とする。

4週間の 拘束時間	275	4週間を平均した 1週間当たりの 拘束時間	68.8
--------------	-----	-----------------------------	------

1. 休日に労働させる回数は改善基準に違反しているが、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は改善基準に違反していない。
2. 1日についての最大拘束時間は改善基準に違反しているが、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は改善基準に違反していない。
3. 1日についての最大拘束時間は改善基準に違反しているが、休日に労働させる回数は改善基準に違反していない。
4. 1日についての最大拘束時間及び4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は改善基準に違反していない。

過去問にチャレンジ！ 解答

➡ ② 3
選択肢1について、まず、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回を超えないものとされている。本肢の場合、休日労働は14日の1回だけなので、この点は改善基準に違反していない。よって、この時点で本肢は誤っていることがわかる。
なお、本肢後半について、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時間を超えないこととされているが、労使協定により、68時間まで延長することができる。
本肢の場合、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が68.8時間となっているため、改善基準に違反している。

選択肢2について、1日についての拘束時間は、原則として13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、15時間とされている。
本肢の場合、15日、17日、19日の拘束時間が16時間となっているため、改善基準に違反している。よって、前半部分は正しい。
一方、本肢後半部分については、肢1の解説で述べたように、改善基準に違反している。よって、本肢は後半部分が誤っている。

選択肢3について、肢1～2の解説で述べたように、1日についての最大拘束時間は改善基準に違反しており、休日に労働させる回数は改善基準に違反していない。よって、本肢が正解であることがわかる。

選択肢4についても、肢1～2の解説で述べたように、1日についての最大拘束時間及び4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は、いずれも改善基準に違反している。よって、本肢は誤っている。



ちょこっとアドバイス!!

一見、この手の事例問題はややこしく見えるが、法令を正しく理解していれば難しくはない。過去問も利用しながら、各種法令がどういう問われ方をしているのかを確認して、理解を深めていこう。

第4章 労基法関係

ROAD 12

バス運転者の運転時間

重要度

合格への道

「バス運転者の運転時間」には、①「1日あたり」と②「1週間あたり」の運転時間の制約の2つの話がある。これらを区別して、知識や算出方法を身に付けておこう。

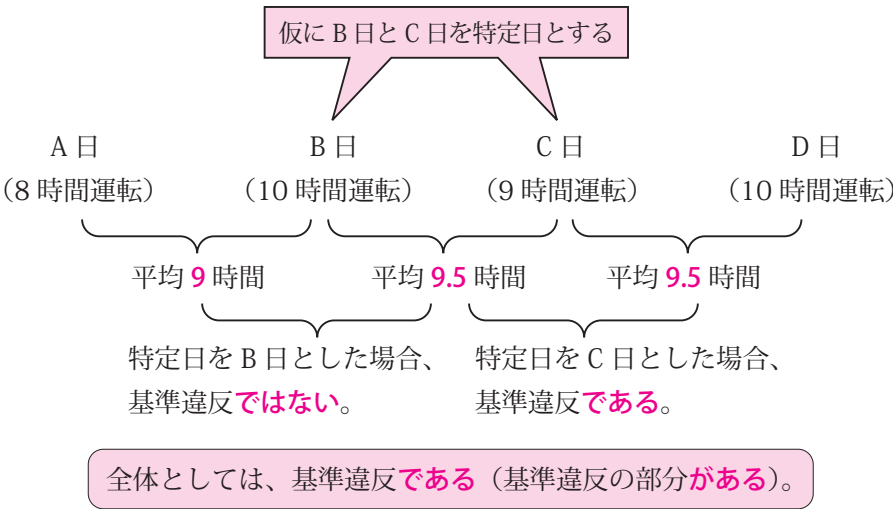
CHECK 1 「1日あたり」の運転時間（改善基準第5条第1項第5号）
バス事業に従事するバス運転者の運転時間については、「1日あたり」と「1週間あたり」の運転時間の制約がある。

◆バス運転者の「1日あたり」の運転時間の制約

- ・2日を平均して、1日あたり9時間を超えてはならない。
⇒「超えては」ならないので、9時間ちょうどは違反ではない。

※「2日」とは、始業時刻から起算して48時間をいう。

要するに、「2日を平均」した1日の運転時間が9時間までならば違反にならないが、ここでは「特定日」という概念が出てくる。以下のように、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、基準違反となるのだ。



ここは実際の問題を見ながら確認したほうが理解しやすいので、さっそくだが過去問を確認していこう。

過去問にチャレンジ！

下表は、一般貸切旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の5日間の運転時間の例を示したものであるが、5日間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が「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に違反しているものをすべて選びなさい。

1.

	休日	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	休日
運転時間	—	10時間	7時間	11時間	10時間	8時間	—

2.

	休日	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	休日
運転時間	—	7時間	8時間	9時間	10時間	9時間	—

3.

	休日	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	休日
運転時間	—	8時間	9時間	10時間	9時間	8時間	—

4.

	休日	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	休日
運転時間	—	10時間	9時間	9時間	9時間	10時間	—

図 2と3
改善基準第5条第1項第5号によると、一般貸切旅客自動車（貸切バス等）の運転者の運転時間は、2日を平均して、1日あたり9時間を超えてはならないこととされている。
また、1日の運転時間の計算にあたっては、「特定日の前日と特定日の運転時間の平均」と「特定日と特定日の翌日の運転時間の平均」を算出し、どちらも9時間を超える場合に基準違反となる。以上を前提に、各選択肢を確認していけばよいので、次ページより各選択肢を確認していく。

1. **違反していない** 選択肢1については、最初なので、それぞれ具体的に算出していこう。



- ・「1日目」と「5日目」を特定日とした場合：
前日又は翌日に休日があるため、基準違反と**ならない**ことはわかる。
- ・「2日目」を特定日とした場合：
(前日の1日目10時間+特定日の2日目7時間) ÷ 2 = **8.5**時間となり、基準を**超えていない**。前日及び翌日との平均運転時間が「**どちらも9時間**を超える」場合に基準違反となるため、この時点で基準違反に**ならない**。
- ・「3日目」を特定日とした場合：
(前日の2日目7時間+特定日の3日目11時間) ÷ 2 = **9**時間となり、基準を**超えていない**。上と同じく、この時点で基準違反に**ならない**ことがわかる。
- ・「4日目」を特定日とした場合：
(前日の3日目11時間+特定日4日目10時間) ÷ 2 = **10.5**時間であり、ここは**9時間**を超える。しかし、(特定日4日目10時間+翌日の5日目8時間) ÷ 2 = **9**時間であり、ここは**9時間**を超えていないため、基準違反に**ならない**。



以上と同じく、選択肢2～4も確認していけばよい。

2. **違反している** 4日目を特定日とすると、「特定日の前日(3日目)と特定日(4日目)の運転時間の平均」、「特定日(4日目)と特定日の翌日(5日目)の運転時間の平均」は、ともに**9.5**時間で**9時間**を超える。
3. **違反している** 3日目を特定日とすると、「特定日の前日(2日目)と特定日(3日目)の運転時間の平均」、「特定日(3日目)と特定日の翌日(4日目)の運転時間の平均」は、ともに**9.5**時間で**9時間**を超える。
4. **違反していない** 改善基準に照らすと、違反している箇所は**ない**。



ちょこっとアドバイス!!

慣れるまでは時間がかかるかもしれないが、2日間の合計が**19時間**以上(平均**9.5時間**)であるかを見ていけば、すぐに算出できる。



2 「1週間あたり」の運転時間(改善基準第5条第1項第5号)

次に、バス事業に従事するバス運転者の運転時間には、「1週間あたり」の運転時間の制約もある。

◆バス運転者の「1週間あたり」の運転時間の制約

- ・4週間を平均して、1週間あたり**40時間**を超えてはならない。
- ・ただし、労使協定があるときは、52週間についての運転時間が**2,080時間**を超えない範囲内で、52週間のうち16週間までは、4週間を平均して1週間あたり**44時間**まで延長可能。



この内容を要約すると、



- ① 52週間の(総)運転時間は、**2,080時間**を超えてはならない。
- ② 1週間あたりの平均運転時間は、労使協定により延長した場合でも、**44時間**まで。
- ③ 1週間あたりの平均運転時間について、労使協定による(上記②の)延長は**4回**まで。

上を読んだだけでは、わからないと思うので、ここも次ページより、実際の過去問を見ながら確認していこう。



ちょこっとアドバイス!!

「1週間あたり」の運転時間について、基準違反があるか否かを算出する問題では、通常、労使協定がある。よって、1週間あたりの平均運転時間は**44時間**までとなる。なお、改善基準に関する問題は、209ページや次ページの問題のように表が使われるものが多い。まずは問題を見た際、その問題が「何を問うているか」を把握することがスタートとなる。バス運転者の運転時間についていえば、「1日あたり」と「1週間あたり」の運転時間の制約で算出方法が異なるからである。

過去問にチャレンジ!

下表は、貸切バスの運転者の52週間における各4週間を平均した1週間当たりの運転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1つ選びなさい。ただし、「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労使協定」があるものとする。

1.

	1週 ～ 4週	5週 ～ 8週	9週 ～ 12週	13週 ～ 16週	17週 ～ 20週	21週 ～ 24週	25週 ～ 28週	29週 ～ 32週	33週 ～ 36週	37週 ～ 40週	41週 ～ 44週	45週 ～ 48週	49週 ～ 52週	52週間の 運転時間
4週間を平均した1週間当たりの運転時間	38	35	40	46	44	43	38	35	40	44	36	40	40	2,076

2.

	1週 ～ 4週	5週 ～ 8週	9週 ～ 12週	13週 ～ 16週	17週 ～ 20週	21週 ～ 24週	25週 ～ 28週	29週 ～ 32週	33週 ～ 36週	37週 ～ 40週	41週 ～ 44週	45週 ～ 48週	49週 ～ 52週	52週間の 運転時間
4週間を平均した1週間当たりの運転時間	39	40	39	41	43	40	39	38	40	44	38	39	41	2,084

3.

	1週 ～ 4週	5週 ～ 8週	9週 ～ 12週	13週 ～ 16週	17週 ～ 20週	21週 ～ 24週	25週 ～ 28週	29週 ～ 32週	33週 ～ 36週	37週 ～ 40週	41週 ～ 44週	45週 ～ 48週	49週 ～ 52週	52週間の 運転時間
4週間を平均した1週間当たりの運転時間	35	40	39	43	41	42	39	37	40	43	36	40	41	2,064

4.

	1週 ～ 4週	5週 ～ 8週	9週 ～ 12週	13週 ～ 16週	17週 ～ 20週	21週 ～ 24週	25週 ～ 28週	29週 ～ 32週	33週 ～ 36週	37週 ～ 40週	41週 ～ 44週	45週 ～ 48週	49週 ～ 52週	52週間の 運転時間
4週間を平均した1週間当たりの運転時間	37	38	40	42	40	44	38	38	41	44	37	39	40	2,072

過去問にチャレンジ! 解答

答 4

労使協定があることを前提に、改善基準第5条第1項第5号における「1週間あたり」の運転時間の制約を要約すると、以下のものである。



- ① 52週間の（総）運転時間は、**2,080時間**を超えてはならない。
- ② 1週間あたりの平均運転時間は、**労使協定により延長した場合でも、44時間**まで。
- ③ 1週間あたりの平均運転時間について、**労使協定による（上記②の）延長は、4回まで。**



本問においても、以上を前提に、各選択肢を確認していけばよい。

- 1. **適合していない** 「13週～16週」を見ると、4週間を平均した1週間あたりの運転時間が「**46時間**」となっており、**44時間を超えている（上記②）**。したがって、改善基準に**違反している**。
- 2. **適合していない** 「52週間の運転時間」を見ると「**2,084時間**」となっており、**2,080時間を超えている（上記①）**。したがって、改善基準に**違反している**。
- 3. **適合していない** 本肢の場合、「13週～16週」、「17週～20週」、「21週～24週」、「37週～40週」、「49週～52週」の計20週間（5回分）において、4週間を平均した1週間当たりの運転時間が延長されている（上記③）。**運転時間を延長できる限度（16週間、4回分）を超えており、改善基準に違反している**。
- 4. **適合している** ① 52週間の運転時間は **2,080時間**を超えていないし、② 4週間を平均した1週間あたりの運転時間が **44時間**を超えている箇所もない。また、③ 4週間を平均した1週間あたりの運転時間の延長（原則である40時間超え）は「13週～16週」、「21週～24週」、「33週～36週」、「37週～40週」の計16週間（**4回分**）である。したがって、改善基準に**適合している**。