

2024年5月31日現在

ISBN978-4-426-61524-6

2024年版
ユーキャンの運行管理者〈貨物〉合格テキスト&問題集
「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正に伴う
第4章レッスン8の内容変更のお知らせ

この度は、弊社書籍をお買い求めいただきまして、誠にありがとうございます。

2024年4月1日より「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」)が改正され、また、令和6年度第1回運行管理者試験(令和6年8月～9月実施)では、改正後の改善基準告示をもとに出題がなされるため、第4章レッスン8「労働時間等の改善基準」の内容が以下のように変更になりますので、お知らせいたします。

労働時間等の改善基準

トラック運転者の労働時間等の改善のための基準を定める改善基準告示については、拘束時間や運転時間に関する計算問題として毎年出題されます。パターンを覚えれば確実に解けるので得点源にしましょう。

頻出度 **A**

1 改善基準告示の目的等

(1) 目的

「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」）は、**四輪以上の自動車**の運転の業務に主として従事する自動車運転者（以下「運転者」）の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、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して、長時間労働になりやすいトラックなどの運転者について、拘束時間や運転時間の限度などの基準を定めています。

長時間労働による過労運転は、健康に悪影響を及ぼすだけでなく、交通事故の原因などにもなることから、労働者である運転者については、労基法で定める最低労働基準に加えて、改善基準告示によっても保護が図られています。

(2) 労使関係者の責務

改善基準告示では、上記の目的に続けて、「**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。」と定めています。

(3) 時間外・休日労働協定をする場合の留意事項

使用者および労働者の過半数で組織する労働組合または労働者の過半数を代表する者は、「時間外・休日労働協定」を締結するにあたっては、厚生労働省告示（「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」）の内容に十分留意しなければなりません。



改善基準告示等の改正により、令和6年4月より、拘束時間、休息期間、連続運転時間等の基準が変更された。



自動車運転者には、同居の親族のみを使用する事業・事務所に使用される者や、家事使用人は除かれる。

(4) 拘束時間・休息期間の定義

運転者は、運転時間以外にも、休憩をしたり、出荷を待ったり、車両を整備したりする時間があります。これらの時間は、仕事に必要な時間、いわば使用者に拘束されている時間（拘束時間）です。この**拘束時間**とは、**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すべての時間**をいいます。

また、**休息期間**とは、**勤務と次の勤務の間の時間**で、使用者の拘束を受けない期間であり、睡眠時間を含む運転者の生活時間として、運転者が仕事から完全に解放されて、自由に使うことができる時間です。

改善基準告示では、トラック・タクシー・バスの運転者を主な対象として、それぞれについて基準を定めていますが、ここでは、運行管理者〈貨物〉試験に関係のあるトラック運転者（貨物自動車運送事業に従事する運転者）について学習します。



Point 拘束時間と休息期間

| | |
|-------------|---|
| 拘束時間 | 始業時刻から終業時刻までの時間 ▶労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間 |
| 休息期間 | 勤務と次の勤務の間の時間 |

2 拘束時間

拘束時間は、「1年」、「1か月」、「1日」のそれぞれについて、次のような限度があります。

(1) 1年、1か月の拘束時間

①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284時間以内が原則**です。

②例外

仕事によっては年末年始のように繁忙期もあることか

ら、次のような例外が認められています。①労使協定により、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**310時間**まで延長することができます。②この場合、1か月の拘束時間が**284時間**を超える月は**連続3か月**までとしなければなりません。また、③1か月の時間外労働および休日労働の合計時間数が**100時間未満**となるよう努める必要があります。

次の場合を例にして、見てみましょう。

| 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 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
| 295時間 | 284時間 | 245時間 | 267時間 | 300時間 | 260時間 | 250時間 | 295時間 | 310時間 | 300時間 | 284時間 | 310時間 | 3,400時間 |

※1か月および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。

この例の場合、1年の総拘束時間は3,400時間を超えず、1か月の拘束時間が310時間を超える月もなく、1か月の拘束時間が284時間を超える月は4月・8月・11月・12月・1月・3月で6か月なので、例外①には違反しません。また、1か月の拘束時間が284時間を超える月が連続しているのは11月・12月・1月の3か月なので、例外②にも違反していません。したがって、この例は、改善基準告示に適合しています。

ひっかけ注意!

「284時間を超える」とは、284時間ちょうどは含まれないことに注意。



用語

努める
「努力する」という意味であり、強制力は伴わない。

Point

1年、1か月の拘束時間

| | |
|-----------|---|
| 原則 | 1年：3,300時間以内＋1か月：284時間以内 |
| 例外 | ① 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310時間まで延長可（労使協定により、1年のうち6か月まで） ② 1か月の拘束時間が284時間を超える月は連続3か月まで ③ 1か月の時間外労働および休日労働の合計時間数が100時間未満となるよう努める |

Q&A

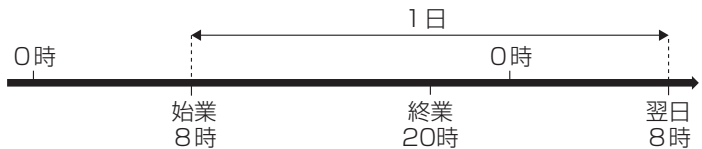
労使協定と労働協約は、どこが異なるのですか？



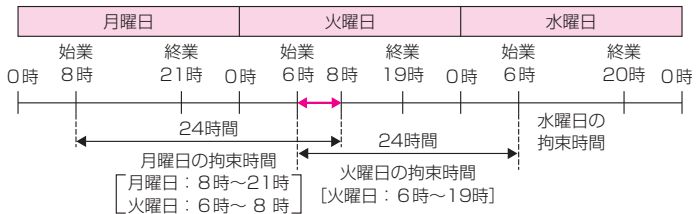
労使協定は「労働協約」と似ていますが、労働協約は、
 ①事業場に労働組合がある場合のみ、その労働組合と使用者の間で結ぶことができる、
 ②労働者の要求の実現のために結ぶもの（労使協定は使用者の都合のため。例えば、労使協定なしに時間外労働をさせると、法に違反し罰則が科される）などの点が異なります。

(2) 1日の拘束時間

「1日」とは、始業時刻から起算して24時間をいいます。



ただし、次の例のような場合、「1日」の計算が複雑になるので、注意してください。



ここが重要!!

このように、次の日の始業時刻が早くなり、拘束時間が加算される場合が計算問題のポイントになります。落ち着いて、見落とさないようにしましょう。



上の例では、月曜日の始業時刻である8時から24時間、つまり、火曜日の8時までが「1日」と計算されます。そのため、火曜日の始業時刻である6時から8時まで（上の例の赤線部分）も月曜日の拘束時間に含まれることになります。したがって、月曜日の始業時刻の8時から終業時刻の21時までの13時間と火曜日の始業時刻の6時から8時までの2時間の合計15時間が、月曜日の拘束時間と計算されることになります。なお、火曜日の始業時刻の6時か

ら8時までの2時間も、火曜日の拘束時間に含まれるので、注意してください。つまり、1日の拘束時間を計算する場合には、二重に数える時間も出てくるわけです。

①原則

1日の拘束時間の原則は、**13時間以内**です。これを延長する場合であっても、拘束時間の限度（**最大拘束時間**）は**15時間**です。

②例外

例外として、運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送で、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合（以下「**宿泊を伴う長距離貨物運送の場合**」）は、その**1週間について2回**に限り、1日の拘束時間を**16時間**まで延長することができます。

③延長の制限

また、1日の拘束時間について**13時間を超えて**延長する場合（**宿泊を伴う長距離貨物運送の場合を含む**）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。その回数は**1週間について2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。

次の例のような場合について、見てみましょう（**宿泊を伴う長距離貨物運送の場合に該当しないものとする**）。

| 月曜日 | | 火曜日 | | 水曜日 | |
|------|-----|------|-----|------|-----|
| 始業 | 終業 | 始業 | 終業 | 始業 | 終業 |
| 0時 | 8時 | 0時 | 6時 | 0時 | 6時 |
| | 21時 | | 19時 | | 20時 |
| 拘束時間 | | 拘束時間 | | 拘束時間 | |

| 木曜日 | | 金曜日 | | 土曜日 | |
|------|-----|------|-----|-----------|-----|
| 始業 | 終業 | 始業 | 終業 | 始業 | 終業 |
| 0時 | 7時 | 0時 | 8時 | 0時 | 8時 |
| | 20時 | | 20時 | | 12時 |
| 拘束時間 | | 拘束時間 | | 拘束時間 休息期間 | |

上の例で、1週間における1日の拘束時間は、次のようになります（月曜日と火曜日の拘束時間は前記のとおり）。

月曜日の拘束時間：15時間



用語

長距離貨物運送

一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送のこと。

一の運行

運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に帰着するまでのこと。

火曜日の拘束時間：19時－6時＝13時間

水曜日の拘束時間：20時－6時＝14時間

木曜日の拘束時間：20時－7時＝13時間

金曜日の拘束時間：20時－8時＝12時間

土曜日の拘束時間：12時－8時＝4時間

宿泊を伴う長距離貨物運送の場合に該当しないときは、最大拘束時間は15時間とされています。この例の場合、1日の拘束時間が15時間を超える日はなく、また、14時間を超える回数は月曜日の15時間の1回のみで、1週間について2回までの目安を満たします。したがって、改善基準告示に適合しています。



Point 1日の拘束時間

| | | | |
|----|---|-------|--|
| 原則 | 13時間以内。最大拘束時間は15時間 | 延長の制限 | ・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 ・1週間について2回までが目安 ・14時間を超える日が連続することは望ましくない |
| 例外 | 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は、16時間まで延長可（1週間につき2回に限る） | | |

3 休息期間

(1) 原則

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**を下回ってはならないのが原則です。

(2) 例外

例外として宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、1週間について**2回**に限り、休息期間を**継続8時間**以上とすることができます。また、休息期間のいずれかが**継続9時間**を下回る場合は、一の運行終了後、**継続12時間**以上の休息期間を与えなければなりません。

なお、使用者は、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必要があります。

4 運転時間

(1) 1日の運転時間

2日（始業時刻から起算して48時間）を平均して、**9時間以内**です。

始業時刻から48時間が2日なので、例えば、月曜日の始業時刻が7時であれば、水曜日の7時までが2日であり、平均して1日あたり9時間（つまり2日で18時間）を超えないように運転しなければならないということです。

なお、試験では、運転時間に関する問題は「特定日の運転時間」として出題されます。

この場合には、「特定日の前日＋特定日」と「特定日＋特定日の翌日」のそれぞれの運転時間の平均がいずれも9時間を超えていれば、改善基準告示に違反していることになり、どちらか一方の平均が9時間以内であれば、改善基準告示に違反していません。次の場合を例にして、見てみましょう。

| 特定日の前日 | 特定日 | 特定日の翌日 |
|----------|----------|---------|
| 運転時間10時間 | 運転時間10時間 | 運転時間8時間 |

「特定日の前日＋特定日」の運転時間は、「10時間＋10時間＝20時間」で、この2日を平均すると「20時間÷2＝10時間」で、9時間を超えています。

一方、「特定日＋特定日の翌日」の運転時間は、「10時間＋8時間＝18時間」で、この2日を平均すると「18時間÷2＝9時間」で、9時間を超えていません。

したがって、この例の場合は、改善基準告示に違反していないこととなります。

(2) 1週間の運転時間

特定の日を起算日として2週間ごとに区切り、2週間で平均して、**44時間以内**（＝2週間で88時間以内）です。

第4章

労働基準法関係

「特定日」って、どう
ということですか？



1日の運転時間の計算は、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とされていますが、その起算日となる特定の日が「特定日」です。



なお、起算日となる「特定の日」については、「1日」とする問題が出題されることがほとんどです。つまり、「1日～14日までの2週間」、「15日～28日までの2週間」で区切って違反の有無（運転時間の平均が44時間を超えていないか）を判断するということです。

Point 運転時間の限度

| | |
|-----|---------------------------------------|
| 1日 | 2日（始業時刻から起算して48時間）を平均して、 9時間以内 |
| 1週間 | 2週間を平均して、 44時間以内 |

5 連続運転時間

(1) 原則

連続運転時間は、原則として**4時間以内**でなければならず、**運転開始後4時間以内**、または**4時間経過直後に、30分以上**、運転を中断しなければなりません。ただし、次のように運転の中断は、1回がおおむね**連続10分以上**とした上で分割することもできますが、1回が**10分未満**の運転の中断は、**3回以上連続**してはいけません。また、運転の中断時には、原則として**休憩**を与えなければなりません。



5分の休憩は、「おおむね連続10分以上」と乖離しているため、運転中断の時間とは認められない。



■ : 運転時間 ■ : 休憩時間

Q&A

運転の中断時には、原則として休憩を与えるがありますが、休憩以外の中断は認められないのでしょうか？



業務の実態等を踏まえ、短期的には運行計画の見直し
が難しい等の「特段の事情」がある場合には、運転の
中断時に、例えば、荷積みや荷卸しを行ったとしても、改善基
準告示違反となるわけではありません。



(2) 例外

例外として、高速道路等のサービスエリアまたはパーキングエリア等が満車であることなどにより駐車または停車できず、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、**4時間30分**まで延長することができます。

6 予期し得ない事象への対応時間の取扱い

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、1日の運転時間、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。

予期し得ない事象への対応時間とは、一定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、および、客観的な記録により確認できる時間であることの両方の要件を満たす時間をいいます。

7 拘束時間・休息期間の特例

(1) 休息期間の分割の特例 一分割休息

業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上(宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は継続8時間以上)の休息期間を与えることが困難な場合、次の要件を満たすものに限り、



「1か月の拘束時間」などほかの規定からは、予期し得ない事象への対応時間を除くことはできない。



一定の事象とは、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また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、のいずれかをいう。



客観的な記録

「運転日報上の記録」に加え、「予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料」により確認できる状態をいう。

当分の間、一定期間（1か月程度を限度）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およ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。

- ①分割された休息期間は、1回あたり**継続3時間以上とし、2分割または3分割**とすること
- ②1日において、休息期間を**2分割**する場合は**合計10時間以上、3分割**する場合は**合計12時間以上**の休息期間を与えなければならないこと
- ③休息期間を**3分割**する日が**連続しない**よう努めること

（2）2人乗務の特例

①原則

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、**原則として、1日の最大拘束時間を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**することができます。

②例外

例外として、車両内の設備が一定の要件に該当する車両内ベッドであり、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、1日の最大拘束時間を24時間まで延長することができます。この場合において、**8時間以上の仮眠時間を与える場合には、最大拘束時間を28時間まで延長**することができます。

（3）隔日勤務の特例

①原則

業務の必要上やむを得ない場合には、**原則として、当分の間、次の条件のもとに、運転者を隔日勤務^{かくじつ}に就かせる**ことができます。

- ・2暦日の拘束時間が**21時間**を超えないこと
- ・勤務終了後に**継続20時間以上**の休息期間を与えること

②例外

例外として、事業場内の仮眠施設等において、夜間に4



車両内ベッドが満たすべき要件は、①長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること、および②クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。



隔日勤務

始業および終了の時刻が同一の日に属さない業務。例えば、月曜日8時に始業し、火曜日5時に終業し、退勤後は休息期間とし、水曜日8時に始業する業務。

暦日

こよみで定められた1日。

時間以上の仮眠を与える場合には、2週間における総拘束時間が126時間(21時間×6勤務)を超えない範囲において、2週間について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。

(4) フェリーに乗船する場合の特例

運転者が勤務の途中でフェリーに乗船する場合には、フェリーの乗船時間は原則として**休息期間**として取り扱います。また、この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時間の2分の1を下回ってはなりません。

次の勤務例では、フェリー乗船時間(8時間)が休息期間として扱われ、勤務終了後に与えるべき休息期間(9時間)から減ずることができるので、減算後の休息期間は1時間以上必要となるどころ、2時間与えています。また、勤務終了後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間(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、2時間の休息期間を与えています。したがって、この勤務例は、改善基準告示に適合しています。



フェリーの乗船時間が8時間(2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間)を超える場合には、原則としてフェリーの下船時刻から次の勤務が開始される。

始業

終業

| 拘束時間 | フェリー乗船時間 | 拘束時間 | 休息期間 |
|------|----------|------|------|
| 4時間 | 8時間 | 4時間 | 2時間 |



フェリー乗船時間は原則として休息期間となる

8 休日労働の限度

使用者は、貨物自動車運送事業に従事する運転者に法定休日に労働させる場合には、その回数は2週間について**1回が限度**です。なお、休日労働によって1日の最大拘束時間、1か月の拘束時間、1年の拘束時間を超えてはなりません。

休日労働
◆P234