

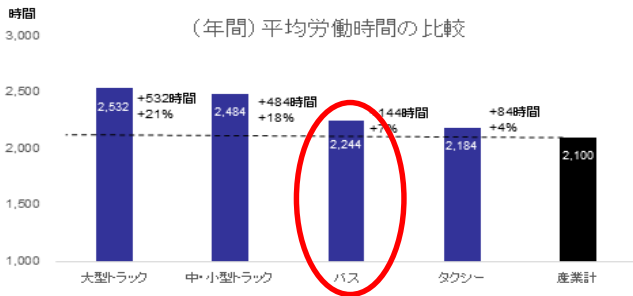
参考資料 1 改善基準告示見直しについて(参考資料)

第2回 労働政策審議会労働条件分科会
自動車運転者労働時間等専門委員会バス作業部会

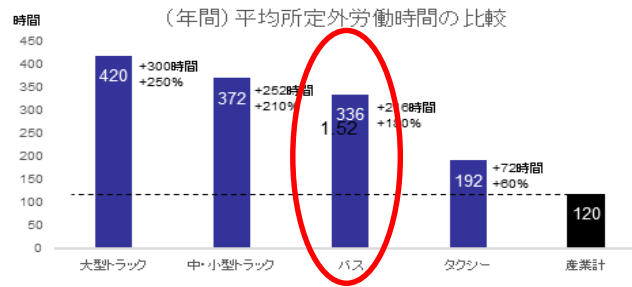
自動車運転者の基礎統計 ①

- バス運転者は、年間の平均労働時間が、全産業平均と比べ、**144時間長い**傾向にある。
- バス運転者は、年間の平均所定外労働時間が、全産業平均より、**216時間長い**傾向にある。
- バス運転者は、年間賃金が、全産業平均より、**12%低い**傾向にある。
- バス運転者は、**人出不足感**が、全職業平均の**2倍**近くある。
- バス運転者は、**年齢構成**について、全産業平均より平均年齢が**20%高い**傾向にある。
- バス運転者は、**女性比率**が、全産業平均の**1割未満**と低い傾向にある。

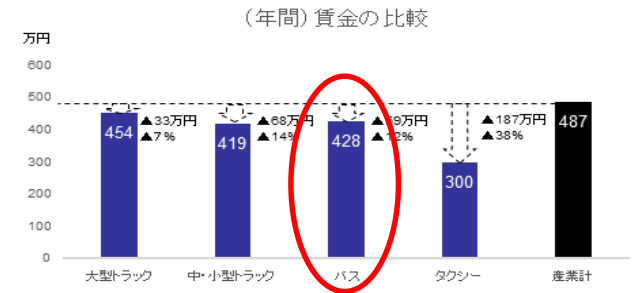
①労働時間



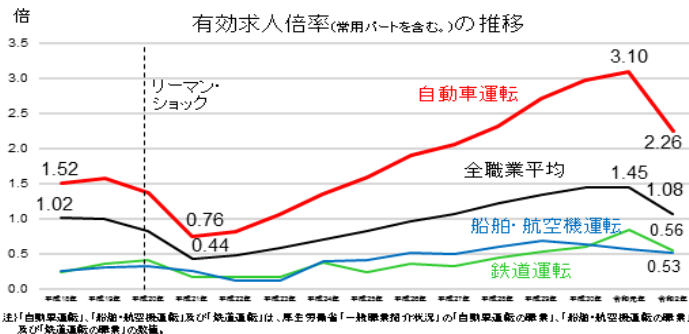
②所定外労働時間



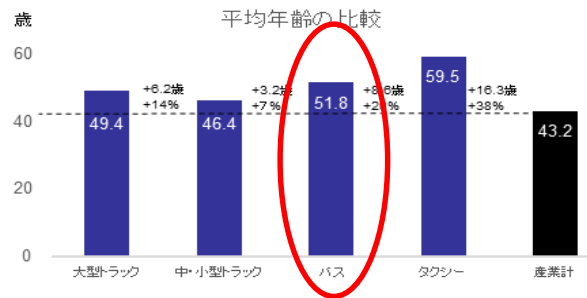
③年間賃金



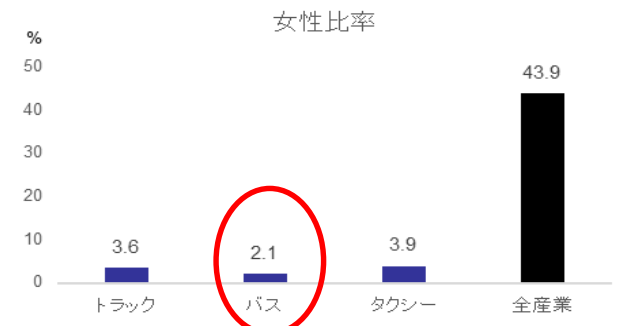
④人出不足感



⑤高齢化



⑥女性比率



自動車運転者の基礎統計 ②

- ▷ バス運転者は、全産業平均と比べ、**年齢が高い**傾向にある。
- ▷ バス運転者は、**超過実労働時間数**について、全産業平均と比べ、**時間が長い**傾向にある。
- ▷ バス運転者は、**所定内給与額**が全産業平均と比べ、**低い**傾向にある。

(出典) 厚生労働省「令和2年賃金構造基本統計調査」より作成
 ※10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所

		年齢	勤続年数	所定内実労働時間数	超過実労働時間数	所定内給与額 (月額) <small>(千円単位切り捨て) (賞与等含まず)</small>
全産業平均		43.2歳	11.9年	165時間	10時間	30万円
トラック	大型	49.4歳	11.8年	176時間	35時間	27万円
	中小型	46.4歳	10.0年	176時間	31時間	26万円
タクシー		59.5歳	10.2年	166時間	16時間	20万円
バス		51.8歳	12.3年	159時間	28時間	24万円

働き方改革関連法の国会附帯決議事項

- ▶ 附帯決議において、**過労死防止の観点**から見直すよう求められているところ。
- ▶ 令和6年4月以降、時間外労働の上限規制が年360時間、月45時間（特別延長960時間）と定められたところ。

参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）

七、自動車運転業務の上限規制については、5年の適用猶予後の**時間外労働時間の上限が休日を含まず年960時間**という水準に設定されるが、現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻であり、かつそのために深刻な人手不足に陥っている運輸・物流産業の現状にも鑑み、決して物流を止めてはいけないという強い決意の下、できるだけ早期に一般則に移行できるよう、関係省庁及び関係労使や荷主等を含めた協議の場における議論を加速し、猶予期間においても、実効性ある実労働時間及び拘束時間削減策を講ずること。また、5年の適用猶予後に一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討すること。

八、自動車運転業務については、**過労死等の防止の観点**から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。また、改善基準告示の見直しに当たっては、トラック運転者について、早朝・深夜の勤務、交代制勤務、宿泊を伴う勤務など多様な勤務実態や危険物の配送などその業務の特性を十分に踏まえて、労働政策審議会において検討し、勤務実態等に応じた基準を定めること。

衆議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年5月25日）

二 時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務について、当該業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境の整備を進めること。特に、自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、**過労死の発生を防止する観点**から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること。

過労死等の労災補償状況について（令和2年度）

- ▷ 「道路旅客運送業」においては、令和2年度の脳・心臓疾患の**労災請求件数が20件**となっている。
 （うち、**支給決定件数は、2件**）

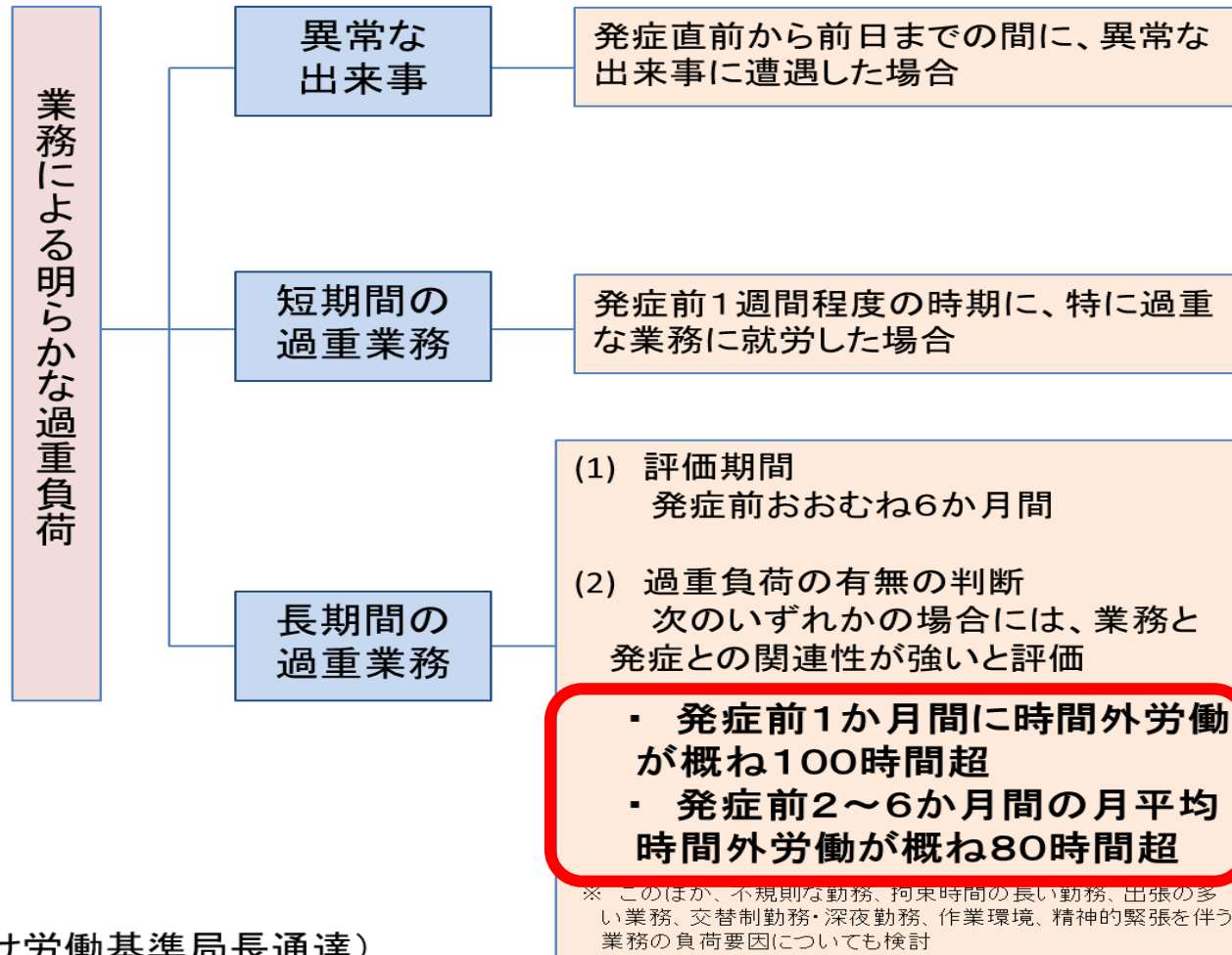
（出典）厚生労働省ホームページ「令和2年度「過労死等の労災補償状況」を公表します」
 （ https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_19299.html ）より作成

	業種(大分類)	業種(中分類)	請求件数
1	運輸業, 郵便業	道路貨物運送業	118 (4) 〈 36 (1) 〉
2	サービス業(他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	61 (9) 〈 9 (1) 〉
3	建設業	総合工事業	44 (0) 〈 13 (0) 〉
4	医療, 福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	40 (23) 〈 6 (2) 〉
5	建設業	職別工事業(設備工事業を除く)	38 (0) 〈 8 (0) 〉
6	医療, 福祉	医療業	27 (10) 〈 7 (2) 〉
7	建設業	設備工事業	26 (0) 〈 9 (0) 〉
8	宿泊業, 飲食サービス業	飲食店	21 (3) 〈 6 (0) 〉
9	運輸業, 郵便業	道路旅客運送業	20 (2) 〈 3 (0) 〉
9	卸売業, 小売業	その他の小売業	20 (3) 〈 6 (1) 〉
11	製造業	食料品製造業	18 (5) 〈 5 (1) 〉
11	卸売業, 小売業	各種商品小売業	18 (6) 〈 4 (1) 〉
13	製造業	輸送用機械器具製造業	17 (0) 〈 6 (0) 〉
13	情報通信業	情報サービス業	17 (2) 〈 7 (0) 〉
15	卸売業, 小売業	飲食物品小売業	15 (4) 〈 4 (0) 〉

	業種(大分類)	業種(中分類)	支給決定件数
1	運輸業, 郵便業	道路貨物運送業	55 (1) 〈 19 (1) 〉
2	卸売業, 小売業	飲食物品小売業	16 (1) 〈 6 (0) 〉
3	建設業	総合工事業	12 (0) 〈 6 (0) 〉
4	建設業	設備工事業	11 (0) 〈 3 (0) 〉
5	宿泊業, 飲食サービス業	飲食店	8 (1) 〈 2 (0) 〉
6	サービス業(他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	7 (0) 〈 0 (0) 〉
7	製造業	食料品製造業	6 (1) 〈 3 (0) 〉
7	宿泊業, 飲食サービス業	宿泊業	6 (1) 〈 0 (0) 〉
7	医療, 福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	6 (5) 〈 1 (1) 〉
10	卸売業, 小売業	各種商品小売業	5 (0) 〈 1 (0) 〉
10	卸売業, 小売業	機械器具小売業	5 (0) 〈 1 (0) 〉
12	建設業	職別工事業(設備工事業を除く)	4 (0) 〈 2 (0) 〉
12	製造業	電気機械器具製造業	4 (0) 〈 3 (0) 〉
12	卸売業, 小売業	飲食物品卸売業	4 (0) 〈 1 (0) 〉
15	漁業	漁業(水産養殖業を除く)	3 (0) 〈 1 (0) 〉
15	製造業	生産用機械器具製造業	3 (0) 〈 2 (0) 〉
15	卸売業, 小売業	その他の小売業	3 (0) 〈 0 (0) 〉
15	サービス業(他に分類されないもの)	政治・経済・文化団体	3 (1) 〈 1 (0) 〉

脳・心臓疾患の労災認定基準

- ▷ 脳・心臓疾患の労災認定基準においては、「発症前1ヶ月間に時間外労働（休日労働含む）が概ね100時間超」、
「発症前2～6ヶ月間の月平均時間外労働（休日労働含む）が概ね80時間超」のいずれかの場合などに、業務と発症との関連性が強いと評価される。



(参考) 「脳・心臓疾患の労災認定の基準に関する専門検討会報告書」の概要

- ▷ 脳・心臓疾患の労災認定基準については、専門検討会による検討が行われ、令和3年7月に同検討会報告書が公表されたところ。
- ▷ 発症前1か月間に100時間または2～6か月平均で月80時間を超える時間外労働は、発症との関連性が強いとする現行基準の考え方は妥当と改めて確認された。

● 業務の過重性の評価（業務と発症との関連性）

業務による「長期間にわたる疲労の蓄積」と「発症に近接した時期の急性の負荷」が発症に影響を及ぼすとする現行基準の考え方は妥当

現行基準が適切と判断

長期間の過重業務

労働時間

- ・ 発症前1か月間に100時間または2～6か月平均で月80時間を超える時間外労働は、発症との関連性は強い(※)

- ・ 月45時間を超えて長くなるほど、関連性は強まる
- ・ 発症前1～6か月間平均で月45時間以内の時間外労働は、発症との関連性は弱い

労働時間以外の負荷要因

- ・ 拘束時間が長い勤務
- ・ 出張の多い業務 など

現行基準に新たに取り入れることが適切と判断

長期間の過重業務

労働時間

- 左記(※)の水準には至らないがこれに近い時間外労働
- +
- 一定の労働時間以外の負荷

業務と発症との関連が強いと評価することを明示

労働時間以外の負荷要因

- ・ 勤務間インターバルが短い勤務
- ・ 身体的負荷を伴う業務 など

評価対象として追加

短期間の過重業務・異常な出来事

- ・ 業務と発症との関連性が強いと判断できる場合を明確化
→「発症前おおむね1週間に継続して深夜時間帯に及ぶ時間外労働を行うなど過度の長時間労働が認められる場合」等を例示

● 対象疾病

- ・ 認定基準の対象疾病に「重篤な心不全」を追加

(参考) 「脳・心臓疾患の労災認定の基準に関する専門検討会報告書」 勤務間インターバルが短い勤務について

- ▷ 脳・心臓疾患の労災認定基準の専門検討会報告書によると、長時間の過重負荷の判断に当たっては、「勤務間インターバルが短い勤務については、**睡眠時間確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価すること**」が妥当とされた。

(出典) 令和3年7月「脳・心臓疾患の労災認定の基準に関する専門検討会報告書」(<https://www.mhlw.go.jp/content/11201000/000807245.pdf>) P53より抜粋

(ウ) 勤務間インターバルが短い勤務

勤務間インターバルとは、終業から始業までの時間をいう。

勤務間インターバルが短い勤務については、現行認定基準では負荷要因として掲げられていないが、交替制勤務・深夜勤務の項目の中で、「勤務と次の勤務までの時間」の観点からも検討し、評価することが示されている。また、現行認定基準策定以降、現時点までの医学的知見をみると、勤務間インターバルが短い勤務と脳・心臓疾患の発症等に関する疫学調査は確認されなかったが、勤務間インターバルが短い勤務においては、睡眠時間が十分確保されない場合があることが想定され、睡眠時間と脳・心臓疾患の発症等との関係についての医学的知見等を考慮する必要がある。さらに、勤務間インターバルと睡眠の長さ、疲労感、高血圧等との関係についての疫学調査が資料2の3(128頁)のとおり認められ、これらの報告によれば、勤務間インターバルの時間数、勤務間インターバルが短い勤務の有無やその回数が、睡眠の長さ、疲労感、高血圧等に有意に関連するとされている。

これらの状況を踏まえ、「勤務間インターバルが短い勤務」を勤務時間の不規則性に関する負荷要因の細目として掲げ、その検討の視点としては、「勤務間インターバルが短い勤務については、その程度(時間数、頻度、連続性等)や業務内容等の観点から検討し、評価すること」を示すことが妥当である。

また、特に睡眠時間と脳・心臓疾患の発症等との関係についての医学的知見を踏まえ、長期間の過重負荷の判断に当たっては、「勤務間インターバルが短い勤務については、睡眠時間の確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価すること」との補足を示すことが妥当である。

脳・心臓疾患の労災認定基準における労働時間の評価

脳・心臓疾患の認定基準に関する専門検討会報告書（平成13年11月16日）より作成
注）令和3年7月16日付けの専門検討会報告書においても支持されている

- ▶ 業務の過重性の評価は、（中略）長時間労働に着目してみた場合、現在までの研究によって示されている1日4～6時間程度の睡眠が確保できない状態が、継続していたかどうかという視点で検討することが妥当と考えられる。
- ▶ 1日6時間程度の睡眠が確保できない状態は、日本人の1日の平均的な生活時間を調査した総務庁の社会生活基本調査と（財）日本放送協会の国民生活時間調査（図5-5）によると、労働者の場合、1日の労働時間8時間を超え、4時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した状態は、おおむね80時間を超える時間外労働が想定される（※）。
- ▶ また、1日5時間以下の睡眠は、脳・心臓疾患の発症との関連において、表5-2（略）で示すとおり、すべての報告において有意性があるとしている。そこで、1日5時間程度の睡眠が確保できない状態は、同調査によると、労働者の場合、1日の労働時間8時間を超え、5時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した場合は、おおむね100時間を超える時間外労働が想定される。
- ▶ その日の疲労がその日の睡眠等で回復できる状態であったかどうかは、現在までの研究によって示されている1日7～8時間程度の睡眠ないしそれに相当する休息が確保できていたかどうかという視点で検討することが妥当と考えられる。1日7.5時間程度の睡眠が確保できる状態を検討すると、この状態は、前記調査によると、労働者の場合、1日の労働時間8時間を超え、2時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これは、1か月おおむね45時間の時間外労働が想定される。

※ {24時間－6時間（睡眠）－9時間（仕事）－5.3時間（食事等）} × 21.7日（1か月の平均勤務日数）＝80.29時間
睡眠時間が5時間、7.5時間の場合も同様に計算。

図5-5 労働者の1日の生活時間

睡眠 7.4	食事等 5.3	仕事（拘束時間） 9	余暇 2.3
-----------	------------	---------------	-----------

（時間）

- （注）1 食事等は、食事、身の回りの時間、通勤等の時間である。
- 2 拘束時間は、法定労働時間（8時間）に休憩時間（1時間）を加えた時間である。
- 3 余暇は、24時間から睡眠、食事等、仕事の各時間を差引いた趣味、娯楽等の時間である。

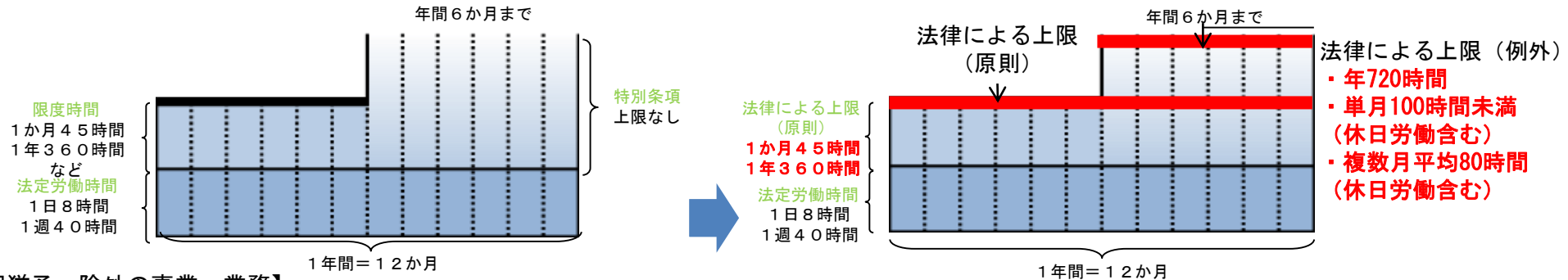
総務庁「平成8年社会生活基本調査報告」

（財）日本放送協会「2000年国民生活時間調査報告書」

時間外労働の上限規制について

- ▶ 時間外労働の上限規制は、**月45時間**、**年360時間**を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも**年720時間**、**単月100時間未満**（休日労働含む）、**複数月平均80時間**（休日労働含む）を限度
- ▶ 自動車、建設、医師等は適用猶予・除外業務（事業）とされ、改正法施行5年間は上記一般則の適用はない。

（出典）厚生労働省ホームページ「長時間労働に関する制度の見直し」
 （<https://www.mhlw.go.jp/content/000335628.pdf>）より作成



【適用猶予・除外の事業・業務】

自動車運転の業務	改正法施行5年後に、時間外労働の上限規制を適用。上限時間は、年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。
建設事業	改正法施行5年後に、一般則を適用。（ただし、災害時における復旧・復興の事業については、1か月100時間未満・複数月平均80時間以内の要件は適用しない。この点についても、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。）
医師	改正法施行5年後に、時間外労働の上限規制を適用。 医療界の参加による検討の場において、規制の具体的あり方、労働時間の短縮策等について検討し、結論を得ることとされており、検討の結果を踏まえ地域医療の確保や集中的な研修実施の観点から、やむを得ず高い上限時間を適用する医療機関を都道府県知事が指定する制度の創設等を内容とする医療法等改正法が令和3年通常国会にて成立。具体的な上限時間は、この医療法の内容も踏まえ、今後、省令で定めることとされている。
鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	改正法施行5年間は、1か月100時間未満・複数月80時間以内の要件は適用しない。（改正法施行5年後に、一般則を適用）
新技術・新商品等の研究開発業務	医師の面接指導（※）、代替休暇の付与等の健康確保措置を設けた上で、時間外労働の上限規制は適用しない。 ※時間外労働が一定時間を超える場合には、事業主は、その者に必ず医師による面接指導を受けさせなければならないこととする。（労働安全衛生法の改正）

(参考) 医師の時間外労働の上限規制について

医師の時間外労働規制について

一般則

- (例外)
- ・年720時間
 - ・複数月平均80時間 (休日労働含む)
 - ・月100時間未満 (休日労働含む)
- 年間6か月まで

【時間外労働の上限】

- (原則)
- 1 か月45時間
 - 1 年360時間

2024年4月～

年1,860時間／月100時間未満 (例外あり)
※いずれも休日労働含む
⇒将来に向けて縮減方向

年960時間／月100時間未満 (例外あり)
※いずれも休日労働含む

A : 診療従事勤務医に2024年度以降適用される水準

連携B
例水準
(医療機関を指定)

B
地域医療確保暫定特

C-1
集中的技能向上水準
(医療機関を指定)

C-2

C-1 : 臨床研修医・専攻医が、研修プログラムに沿って基礎的な技能や能力を修得する際に適用
※本人がプログラムを選択
C-2 : 医籍登録後の臨床従事6年目以降の者が、高度技能の育成が公益上必要な分野について、指定された医療機関で診療に従事する際に適用
※本人の発意により計画を作成し、医療機関が審査組織に承認申請

将来
(暫定特例水準の解消 (= 2035年度末を目標) 後)

将来に向けて縮減方向

年960時間／月100時間 (例外あり)
※いずれも休日労働含む

A

C-1 C-2

※この(原則)については医師も同様。

※連携Bの場合は、個々の医療機関における時間外・休日労働の上限は年960時間以下。

月の上限を超える場合の面接指導と就業上の措置

連続勤務時間制限28時間・勤務間インターバル9時間の確保・代償休息のセット (努力義務)

※実際に定める36協定の上限時間数が一般則を超えない場合を除く。

連続勤務時間制限28時間・勤務間インターバル9時間の確保・代償休息のセット (義務)

連続勤務時間制限28時間・勤務間インターバル9時間の確保・代償休息のセット (義務)

※臨床研修医については連続勤務時間制限を強化して徹底

連続勤務時間制限28時間・勤務間インターバル9時間の確保・代償休息のセット (努力義務)

※実際に定める36協定の上限時間数が一般則を超えない場合を除く。

連続勤務時間制限28時間・勤務間インターバル9時間の確保・代償休息のセット (義務)

【追加的健康確保措置】

※ あわせて月155時間を超える場合には労働時間短縮の具体的措置を講ずる。

(出典) 厚生労働省「第1回医師の働き方改革の推進に関する検討会」資料10
(https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_05505.html) より作成

(参考) 36協定で定める時間外労働及び休日労働について 留意すべき事項に関する指針

- ▷ 時間外労働及び休日労働を適正なものとするを目的として、36協定で定める時間外労働及び休日労働について留意していただくべき事項に関する指針
(※ 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)
- ▷ 令和6年4月以降、自動車運転者も、時間外労働の限度時間は、**月45時間、年360時間**となり、臨時的に限度時間を超えて労働させる必要がある場合でなければこれを超えることはできない。そのような場合であっても、**年960時間が時間外労働の上限**となり、**指針の適用を受ける**。

36協定の締結に当たって留意していただくべき事項

① 時間外労働・休日労働は**必要最小限**にとどめてください。(指針第2条)

②使用者は、36協定の範囲内であっても**労働者に対する安全配慮義務**を負います。また、**労働時間が長くなるほど過労死との関連性が強まることに留意**する必要があります。(指針第3条)

- ◆ 36協定の範囲内で労働させた場合であっても、労働契約法第5条の安全配慮義務を負うことに留意しなければなりません。
- ◆ 「脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準について」(平成13年12月12日付け基発第1063号厚生労働省労働基準局長通達)において、
 - ✓ 1週間当たり40時間を超える労働時間が月45時間を超えて長くなるほど、業務と脳・心臓疾患の発症との関連性が徐々に強まるとされていること
 - ✓ さらに、1週間当たり40時間を超える労働時間が月100時間又は2～6か月平均で80時間を超える場合には、業務と脳・心臓疾患の発症との関連性が強いとされていることに留意しなければなりません。

③時間外労働・休日労働を行う**業務の区分を細分化し、業務の範囲を明確**にしてください。(指針第4条)

(参考) 36協定で定める時間外労働及び休日労働について 留意すべき事項に関する指針

④ 臨時的な特別の事情がなければ、**限度時間（月45時間・年360時間）を超えることはできません**。限度時間を超えて労働させる必要がある場合は、**できる限り具体的に定めなければなりません**。この場合にも、**時間外労働は、限度時間にできる限り近づけるように努めてください**。（指針第5条）

◆ 限度時間を超えて労働させることができる場合を定めるに当たっては、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い臨時的に限度時間を超えて労働させる必要がある場合をできる限り具体的に定めなければなりません。

「業務の都合上必要な場合」「業務上やむを得ない場合」など恒常的な長時間労働を招くおそれがあるものは認められません。

◆ 時間外労働は原則として限度時間を超えないものとされていることに十分留意し、(1)1か月の時間外労働及び休日労働の時間、(2)1年の時間外労働時間、を限度時間にできる限り近づけるように努めなければなりません。

◆ 限度時間を超える時間外労働については、25%を超える割増賃金率とするように努めなければなりません。

⑤ **1か月未満の期間で労働する労働者の時間外労働は、目安時間（※）を超えないように努めてください**。（指針第6条）

（※）1週間：15時間、2週間：27時間、4週間：43時間

⑥ **休日労働の日数及び時間数をできる限り少なくするように努めてください**。（指針第7条）

⑦ **限度時間を超えて労働させる労働者の健康・福祉を確保してください**。（指針第8条）

◆ 限度時間を超えて労働させる労働者の健康・福祉を確保するための措置について、次の中から協定することが望ましいことに留意しなければなりません。

(1) 医師による面接指導、(2) 深夜業の回数制限、(3) 終業から始業までの休息時間の確保（勤務間インターバル）、(4) 代償休日・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

⑧ **限度時間が適用除外・猶予されている事業・業務についても、限度時間を勧告し、健康・福祉を確保するよう努めてください**。（指針第9条、附則第3項）

◆ 限度時間が適用除外されている新技術・新商品の研究開発業務については、限度時間を勧告することが望ましいことに留意しなければなりません。また、月45時間・年360時間を超えて時間外労働を行う場合には、⑦の健康・福祉を確保するための措置を協定するよう努めなければなりません。

◆ 限度時間が適用猶予されている事業・業務については、猶予期間において限度時間を勧告することが望ましいことに留意しなければなりません。

時間外労働の上限規制と改善基準告示について

		時間外労働の上限規制		バスの改善基準告示	
		一般則	自動車運転業務 (5年猶予後)	拘束時間	時間外労働
法定労働時間	1日	8時間	8時間	—	—
	1週	40時間	40時間	—	—
時間外労働 の上限 (原則)	1日	—	—	13時間	4時間
	1ヶ月 換算	45時間	45時間	281時間	86時間 (休日労働込み)
	1年	360時間	360時間	3,380時間	1,040時間 (休日労働込み)
時間外労働 の上限 (特例)	1日	—	—	16時間	7時間
	1ヶ月 換算	100時間未満 (休日込み)	—	309時間 (最大)	114時間 (休日労働込み)
	2～6月 平均	80時間 (休日込み)	—	—	—
	1年	720時間	960時間 (令和6年4月～)	3,484時間	1,144時間 (休日労働込み)

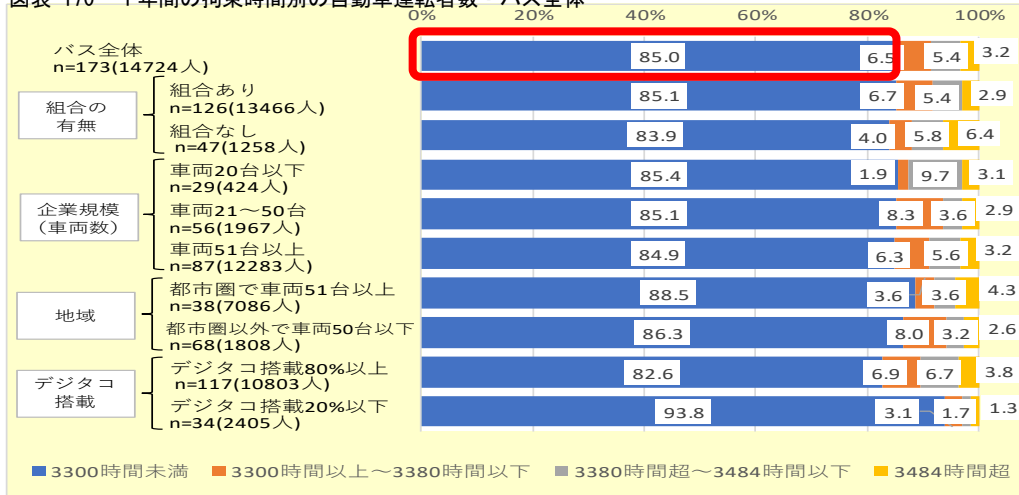
1年の拘束時間について

- 1年の拘束時間（※）について、バス全体では85%、乗合バス（一般路線）では87%、乗合バス（高速路線）では75%、貸切バスでは80%の事業者が「3,300時間未満」と回答している。

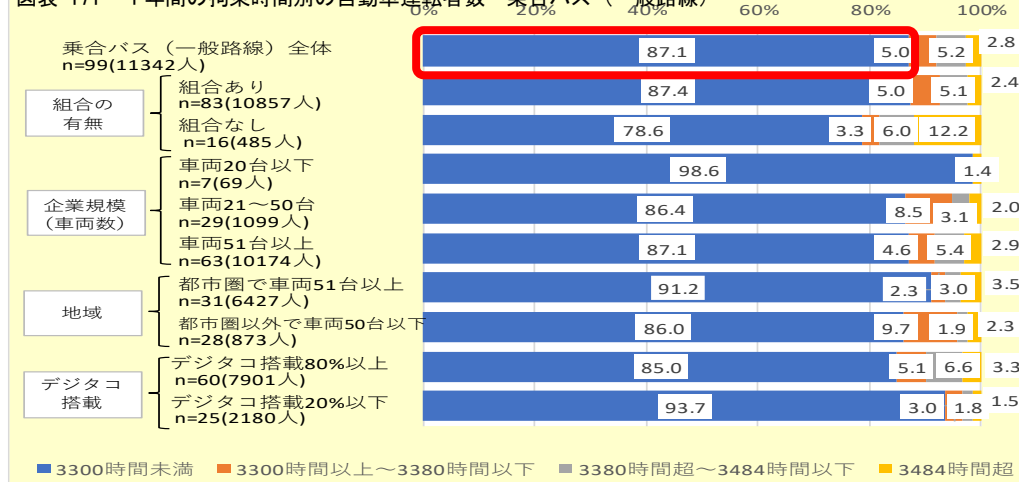
※1 上限：乗合3,380時間、高速・貸切3,484時間（4週平均1週当たりの上限を年換算）

（出典）厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」より引用

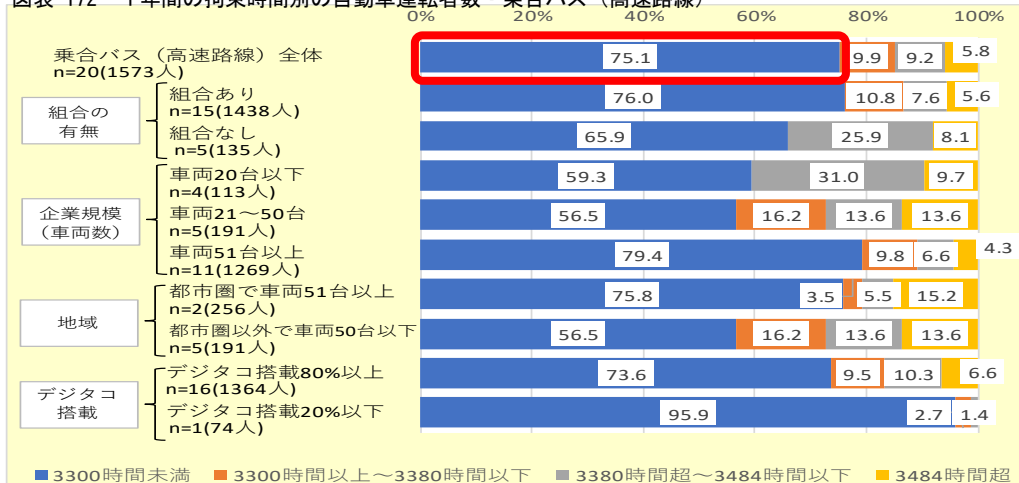
図表 170 1年間の拘束時間別の自動車運転者数・バス全体



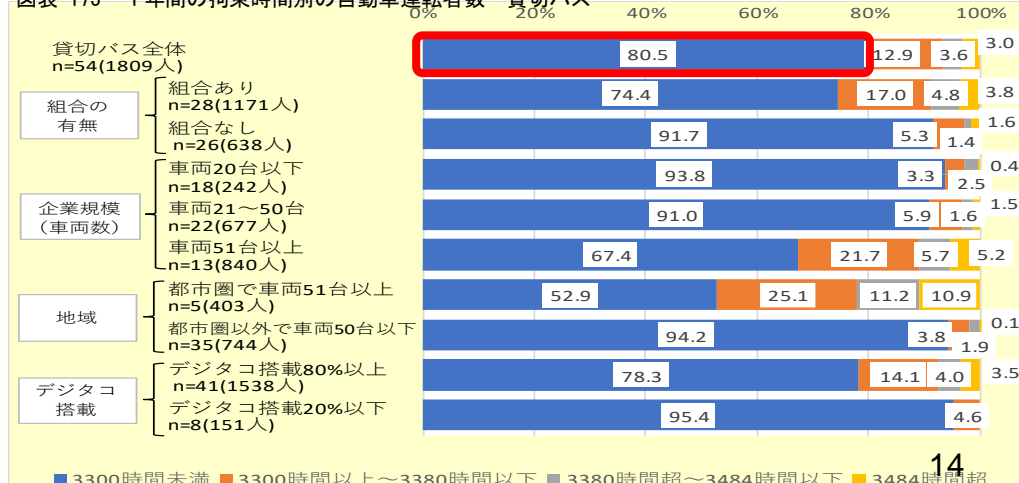
図表 171 1年間の拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



図表 172 1年間の拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



図表 173 1年間の拘束時間別の自動車運転者数・貸切バス



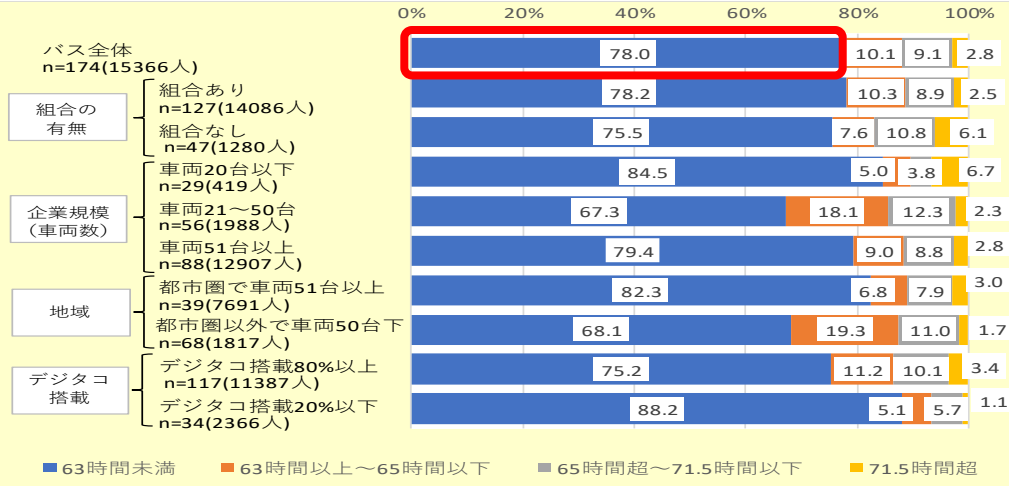
4週平均1週の拘束時間について①

- 4週平均1週当たりの拘束時間（※）について、バス全体では78%、乗合バス（一般路線）では81%、乗合バス（高速路線）では69%、貸切バスでは60%の事業者が「63時間未満」と回答している。

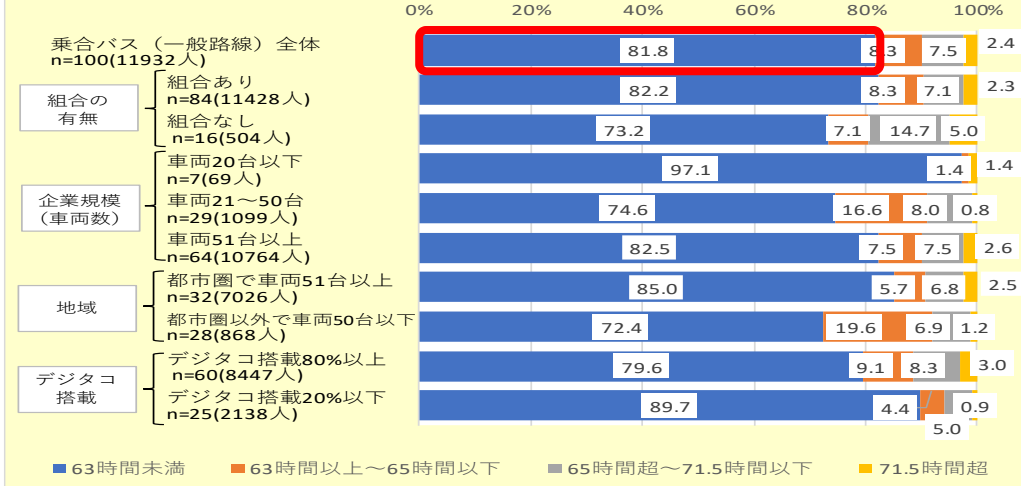
※ 上限：乗合65時間、高速・貸切52週間のうち16週間までは71.5時間

（出典）厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」より引用

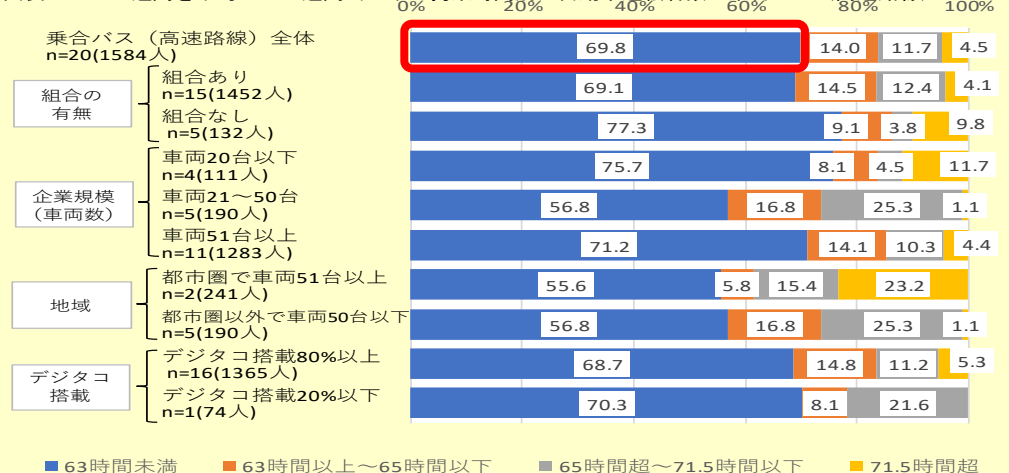
図表 157 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数・バス全体



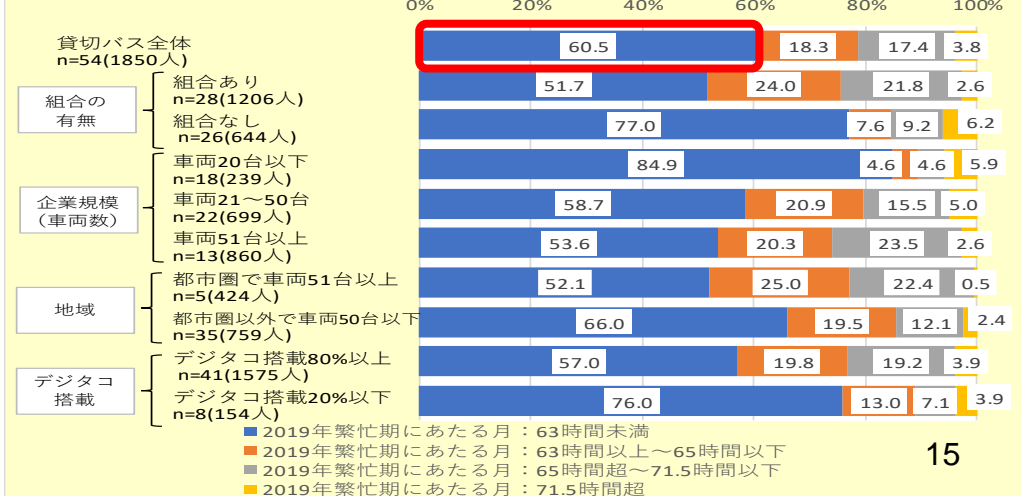
図表 158 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



図表 159 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



図表 161 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間別の自動車運転者数・貸切バス（繁忙期）

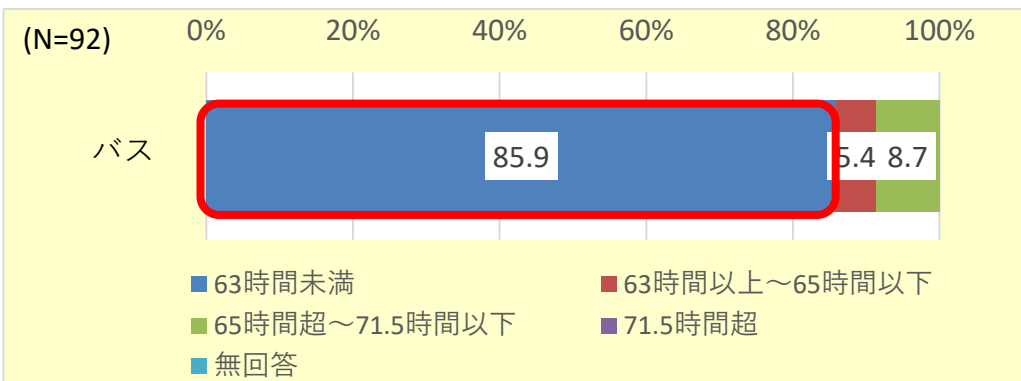


4週平均1週の拘束時間について②

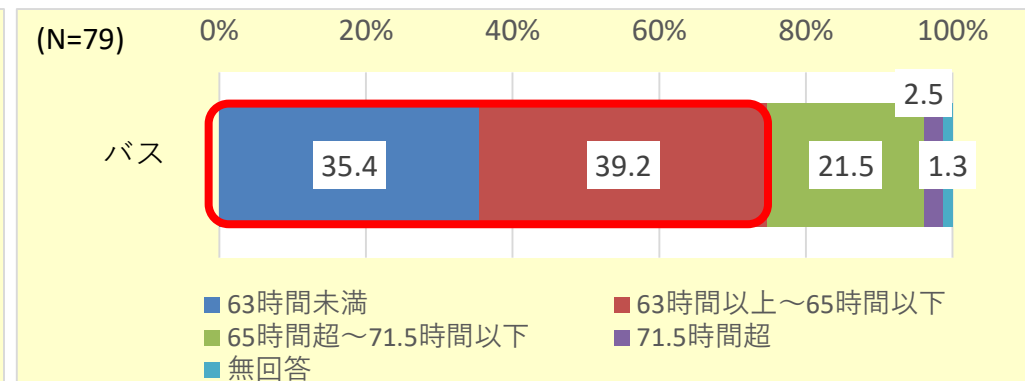
- ▷ 自動車運転者が、「適切と思う4週平均1週の拘束時間」は、「63時間未満」の割合が85%だった。
- ▷ 自動車運転者が、「適切と思う延長する場合の4週平均1週の拘束時間」は、「65時間以下」の割合が74%だった。
- ▷ 自動自動車運転者が、「適切と思う延長する場合の週数」は、「12～15週」が47%だった。

(出典) 厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」より引用

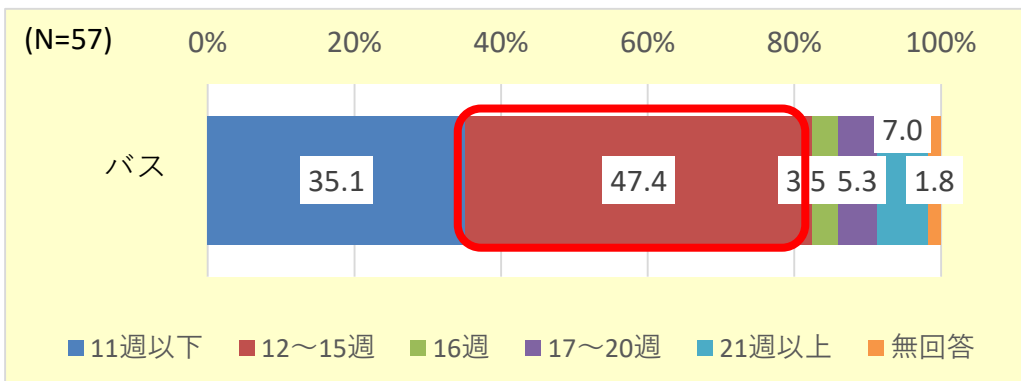
図表 374 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について適切と思う時間
(自動車運転者：バス)



図表 375 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について延長する場合の適切と思う時間 (自動車運転者：バス)



図表 376 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間について延長する場合の適切と思う週数 (自動車運転者：バス)

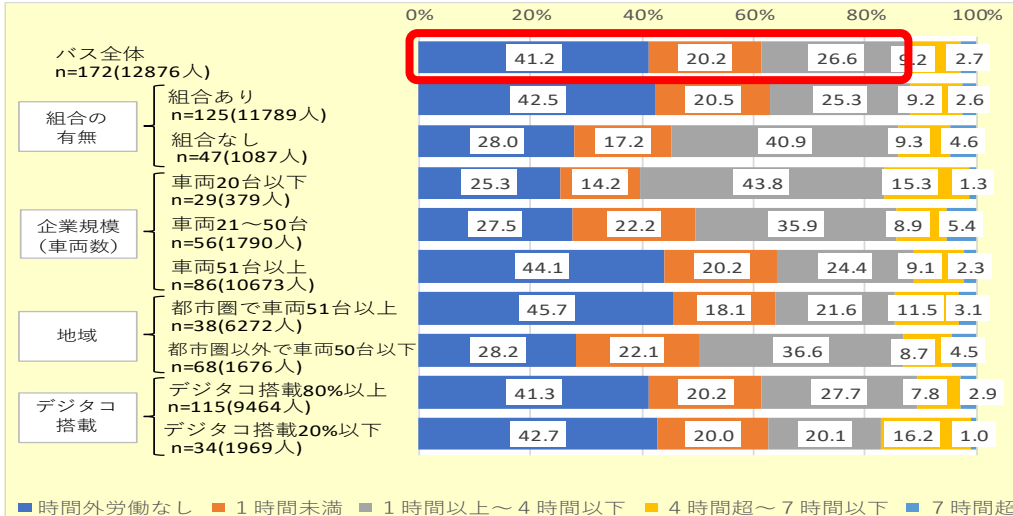


時間外労働時間数について

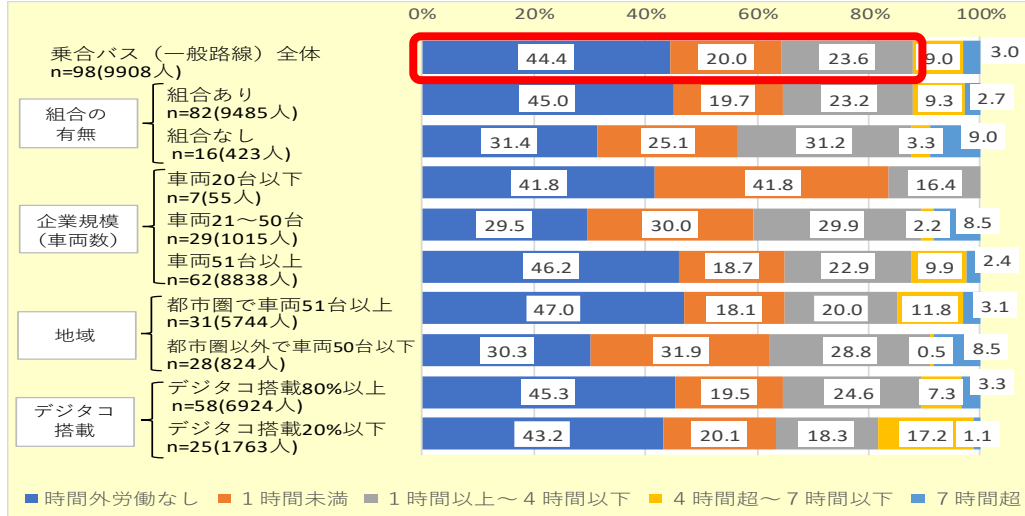
- 時間外労働時間数について、バス全体では88%、乗合バス（一般路線）では88%、乗合バス（高速路線）では89%、貸切バスでは87%の事業者が「4時間以下」と回答している。

(出典) 厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」より引用

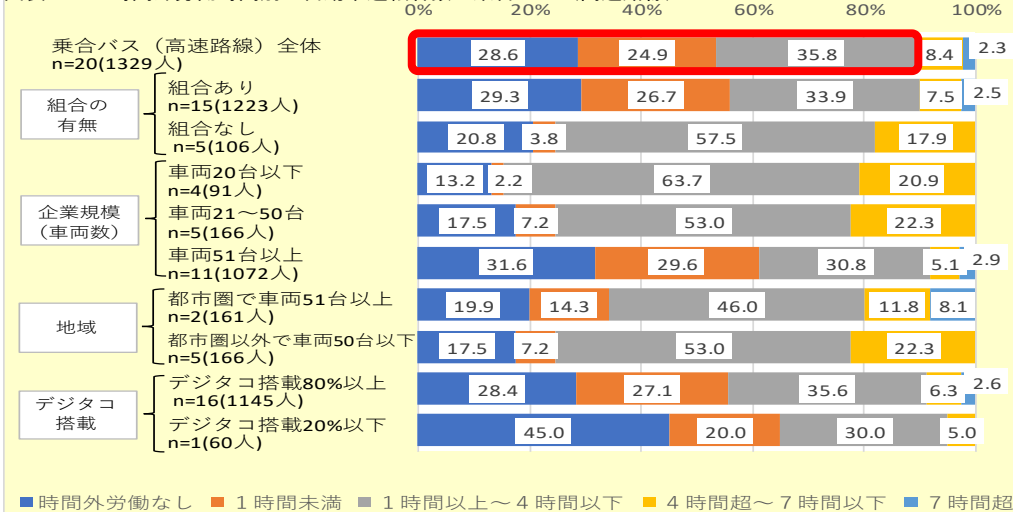
図表 205 時間外労働時間別の自動車運転者数・バス全体



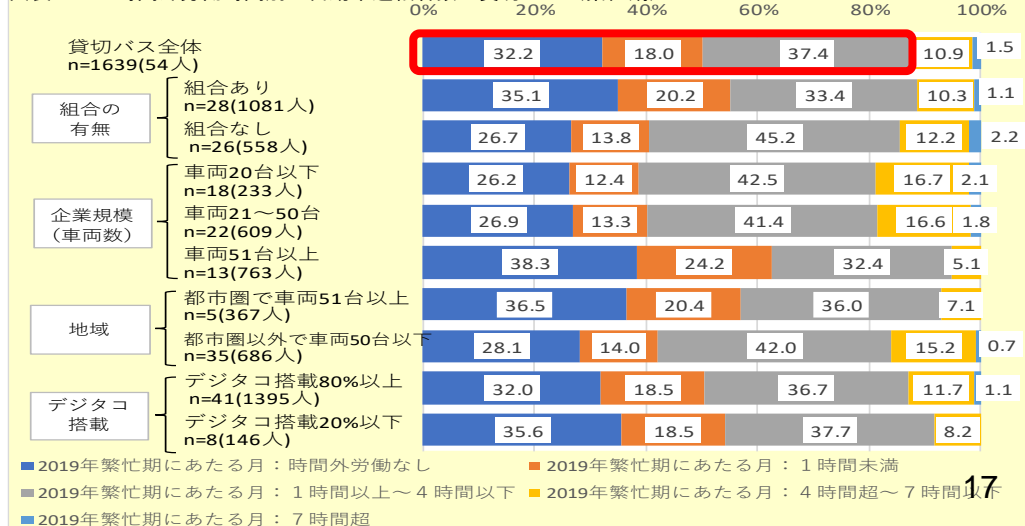
図表 206 時間外労働時間別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



図表 207 時間外労働時間別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



図表 209 時間外労働時間別の自動車運転者数・貸切バス（繁忙期）

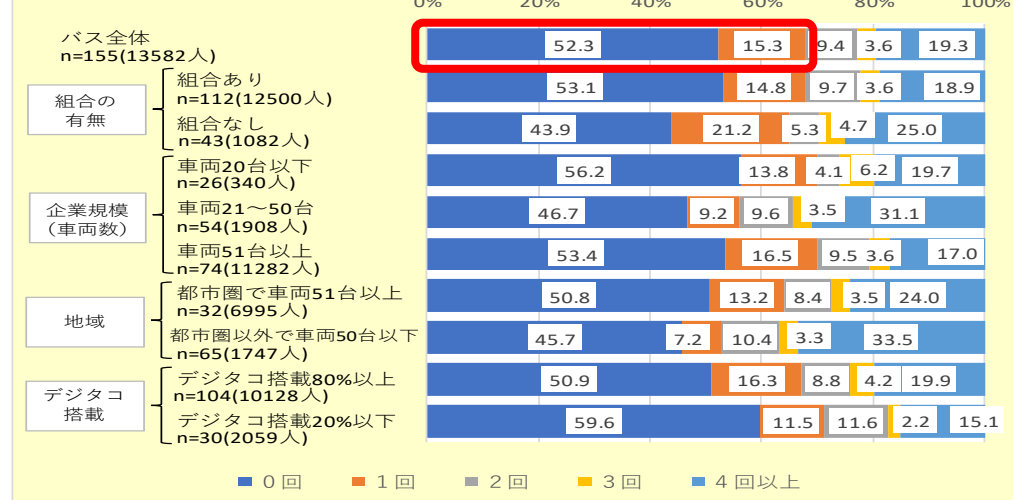


休日労働の回数について

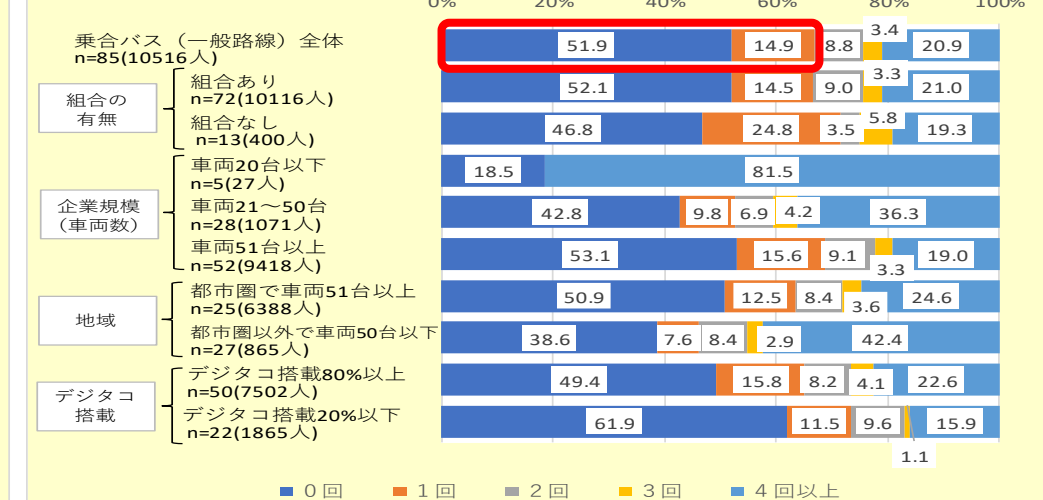
- 法定休日労働について、バス全体では67%、乗合バス（一般路線）では66%、乗合バス（高速路線）では80%、貸切バスでは61%の事業者が「1回以下」と回答している。

(出典) 厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」より引用

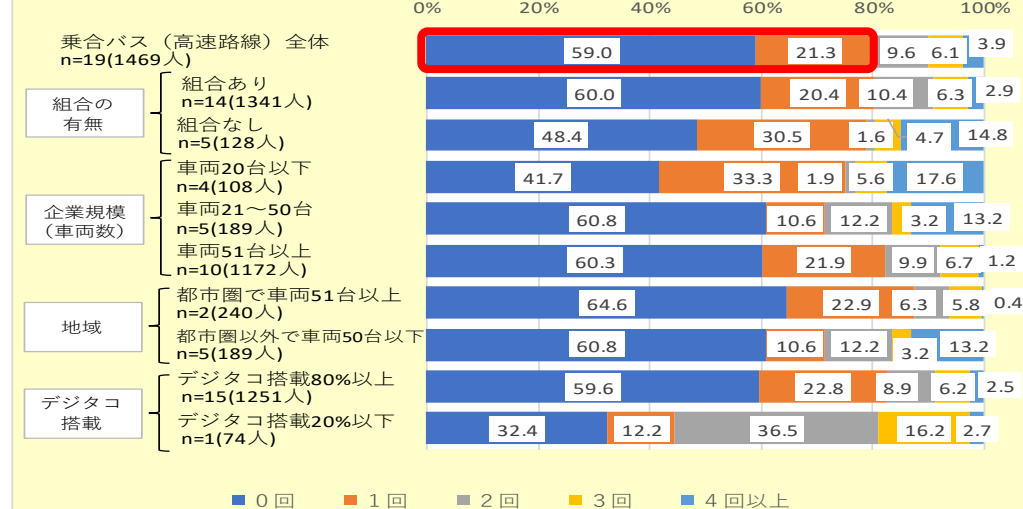
図表 219 法定休日労働の回数別の自動車運転者数・バス全体



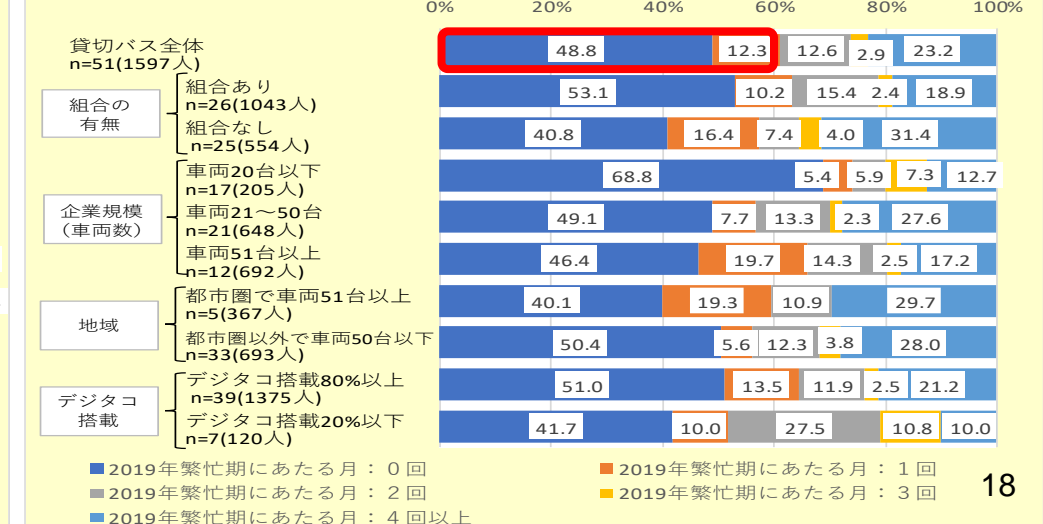
図表 220 法定休日労働の回数別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



図表 221 法定休日労働の回数別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



図表 223 法定休日労働の回数別の自動車運転者数・貸切バス（繁忙期）

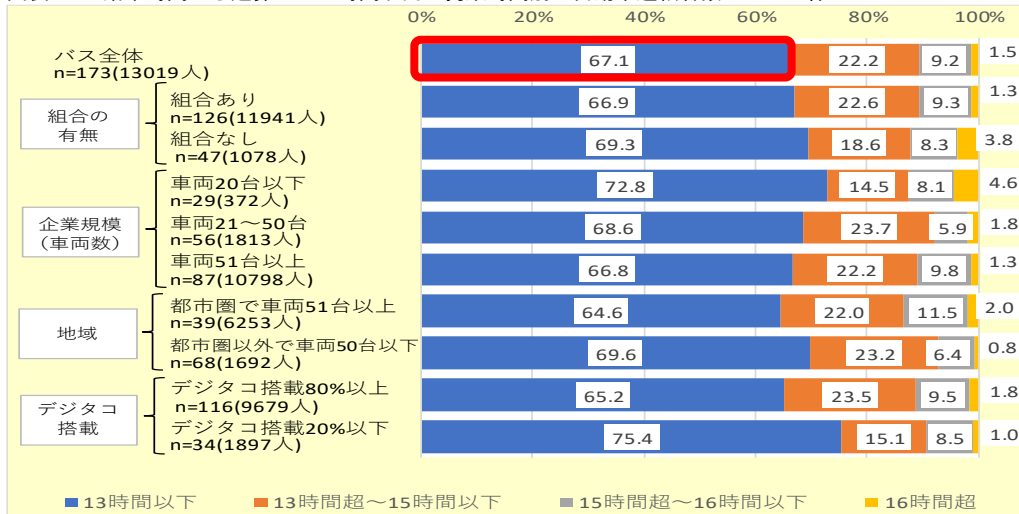


1日の拘束時間について

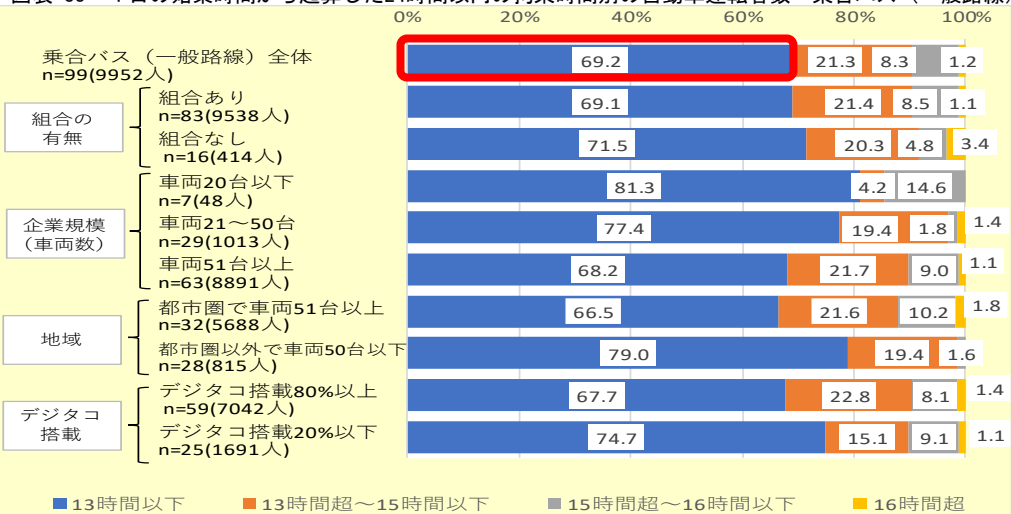
- 1日の拘束時間（原則13時間、最大16時間）について、**バス全体では67%、乗合バス（一般路線）では69%、乗合バス（高速路線）では60%、貸切バスでは59%の事業者が「13時間以下」と回答している。**

（出典）厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」より引用

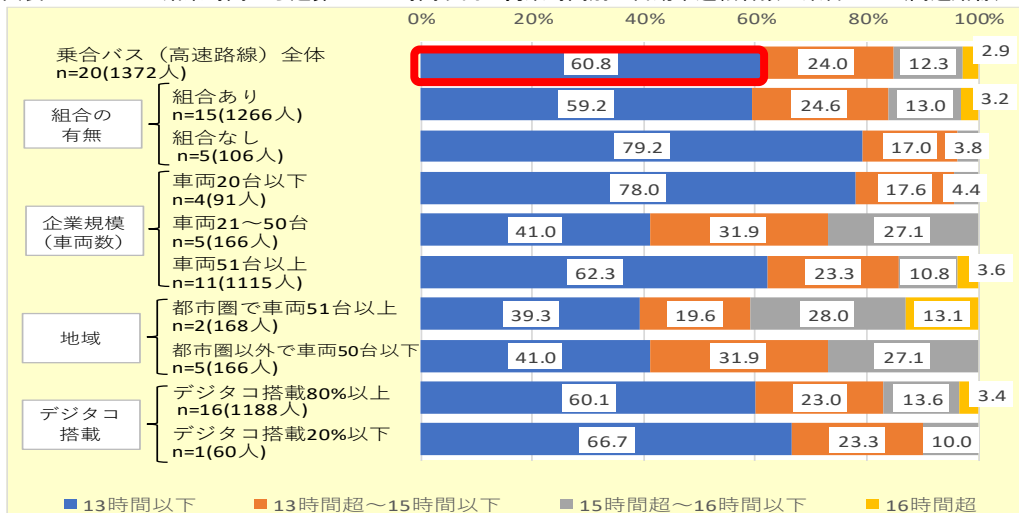
図表 87 始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数・バス全体



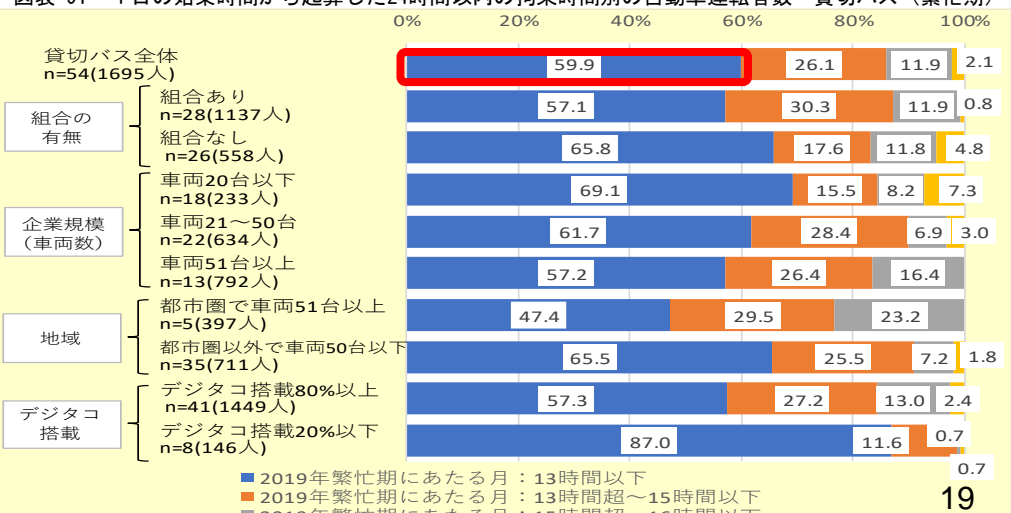
図表 88 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



図表 89 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



図表 91 1日の始業時間から起算した24時間以内の拘束時間別の自動車運転者数・貸切バス（繁忙期）

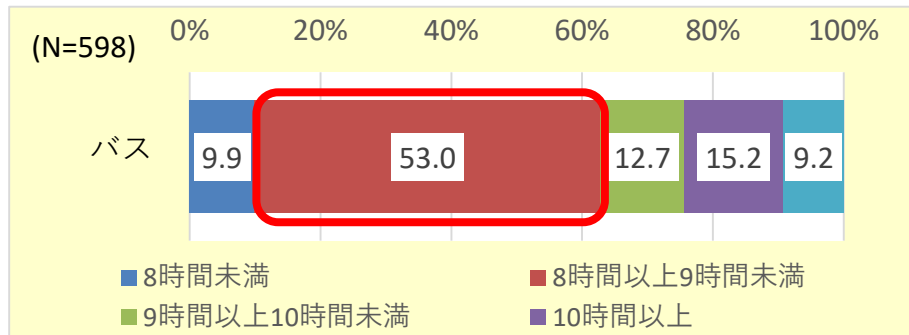


休息期間について

- 1日の休息期間（8時間）は、53%の自動車運転者が、「8時間以上9時間未満」と回答している。また、「8時間以上9時間未満」と回答した自動車運転者のうち、最も多い年収額は「600万円以上」だった。
- 休息期間と睡眠時間の関係性として、「休息期間9時間以下は5時間以下の睡眠」、「休息期間9時間超～11時間以下は5時間30分超～6時間以下の睡眠」、「休息期間11時間超は7時間30分超～8時間以下の睡眠」の割合が最も高かった。

（出典）厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」より引用

図表 127 休息期間



図表 131 休息期間と年収のクロス集計

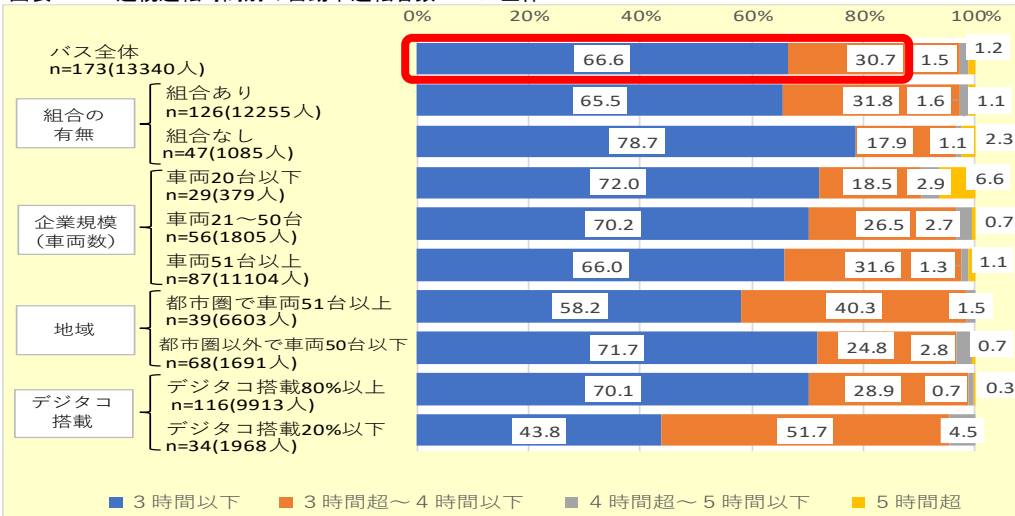
	休息期間						無回答
	8時間未満	8時間以上9時間未満	9時間以上10時間未満	10時間以上	無回答		
全体	9.9	53.2	12.8	14.9	9.2		
年収	596						
400万円未満	254	13.0	39.4	14.2	18.9	14.6	
400万円以上600万円未満	276	8.0	62.3	11.2	12.7	5.8	
600万円以上	66	6.1	68.2	13.6	9.1	3.0	

	休息期間	睡眠時間								
		5時間以下	5時間超5時間30分以下	5時間30分超6時間以下	6時間超6時間30分以下	6時間30分超7時間以下	7時間超7時間30分以下	7時間30分超8時間以下	8時間超	無回答
全体	(N数)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
全体	543	48.6	6.3	25.8	3.9	7.4	1.1	4.1	1.7	1.3
全体	8時間以下	261	63.2	6.1	22.6	2.7	2.3	0.0	1.1	0.0
	8時間超9時間以下	176	50.0	9.7	29.0	3.4	5.7	1.1	1.1	0.0
	9時間超10時間以下	55	10.9	0.0	38.2	10.9	25.5	1.8	12.7	0.0
	10時間超11時間以下	8	12.5	0.0	37.5	12.5	25.0	12.5	0.0	0.0
	11時間超	43	9.3	2.3	14.0	2.3	18.6	4.7	23.3	20.9

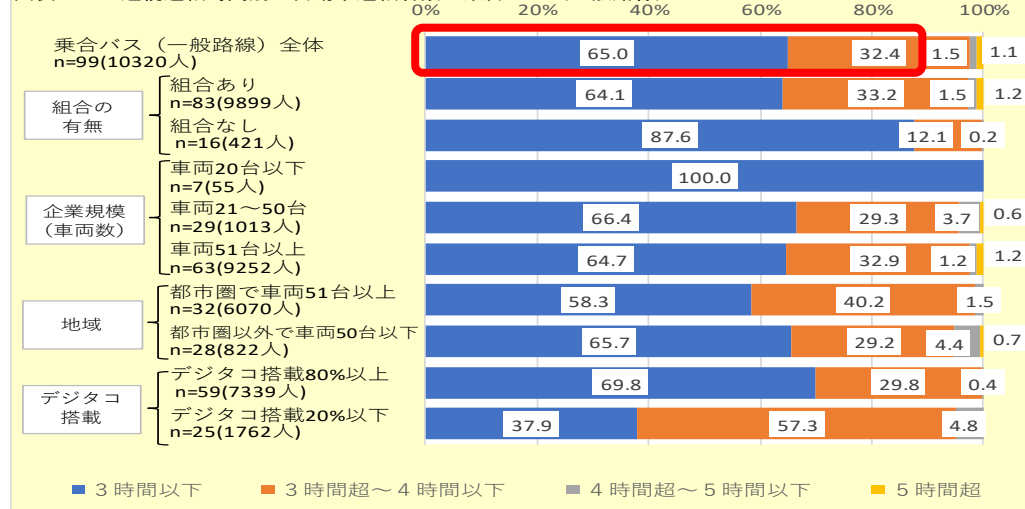
連続運転時間について

- ▶ **連続運転時間（4時間）**について、**バス全体では97%、乗合バス（一般路線）では97%、乗合バス（高速路線）では95%、貸切バスでは97%の事業者が「4時間以下」と回答している。**
（出典）厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」より引用

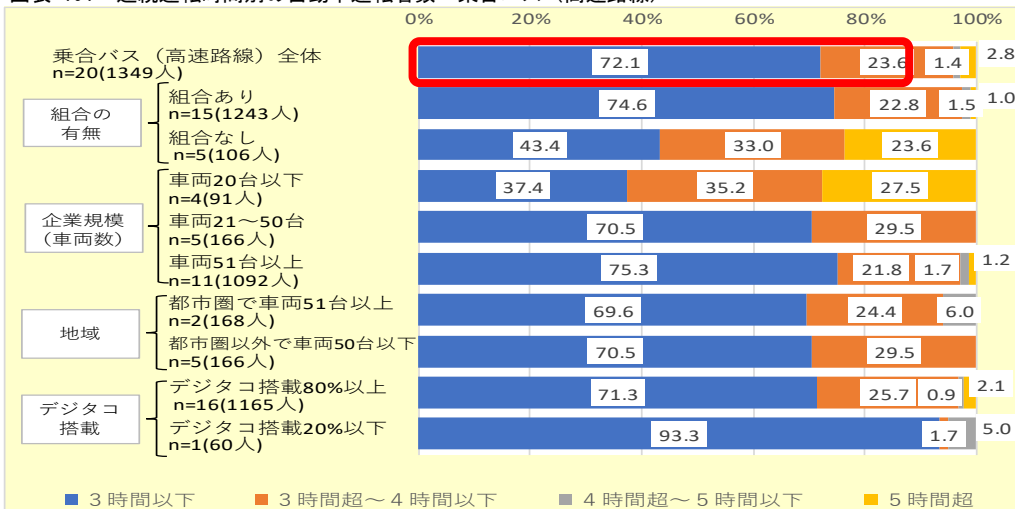
図表 189 連続運転時間別の自動車運転者数・バス全体



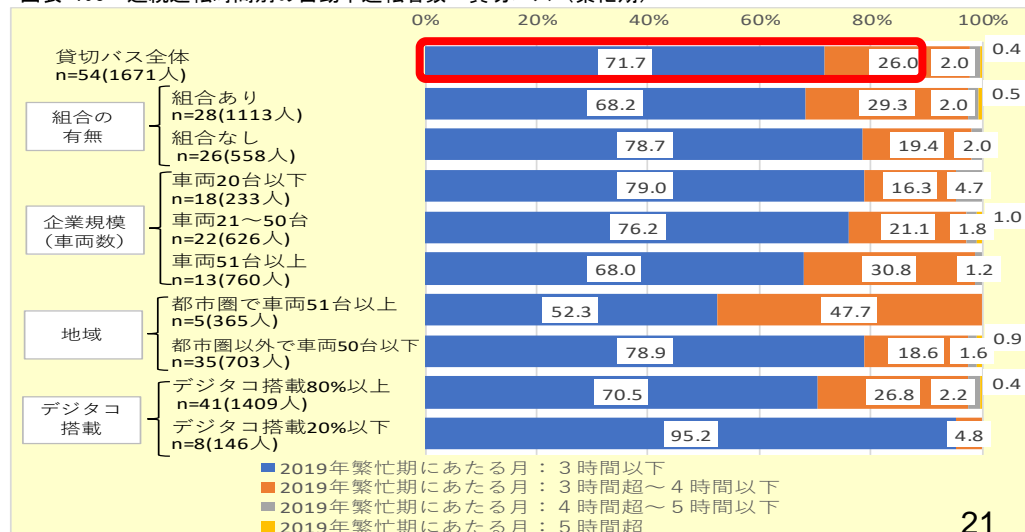
図表 190 連続運転時間別の自動車運転者数・乗合バス（一般路線）



図表 191 連続運転時間別の自動車運転者数・乗合バス（高速路線）



図表 193 連続運転時間別の自動車運転者数・貸切バス（繁忙期）

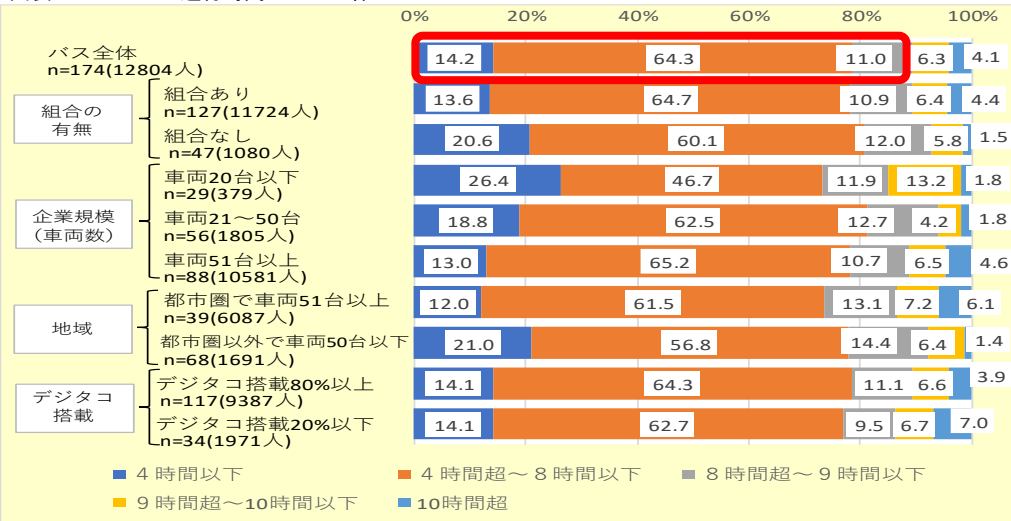


運転時間について（2日平均1日について）

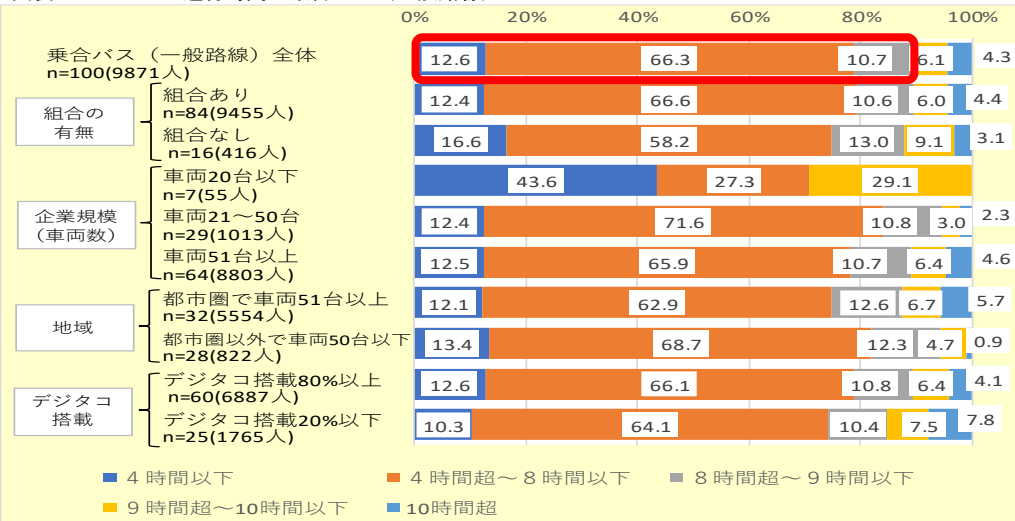
▷ **運転時間**（2日平均1日9時間）について、**バス全体では89%、乗合バス（一般路線）では89%、乗合バス（高速路線）では87%、貸切バスでは91%の事業者が「9時間以下」と回答している。**

（出典）厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」より引用

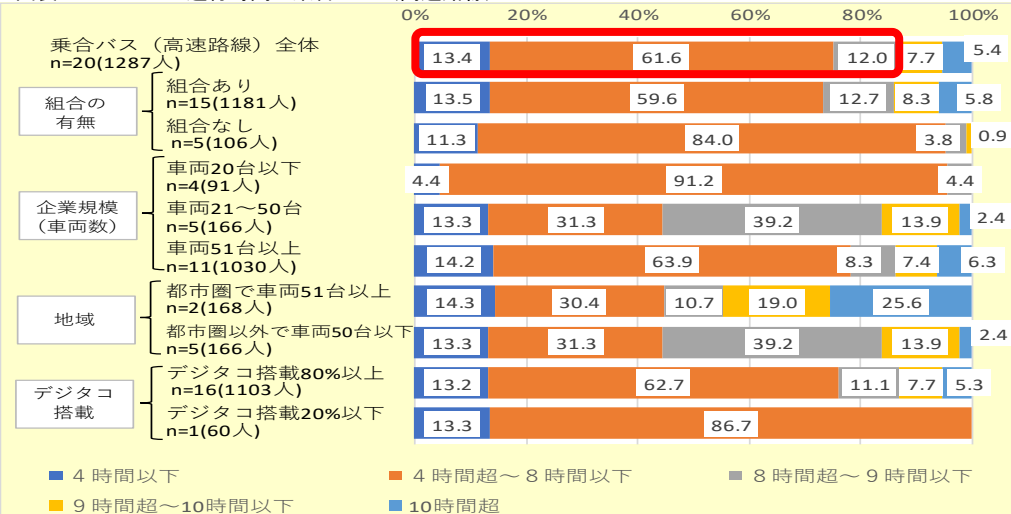
図表 176 1日の運行時間・バス全体



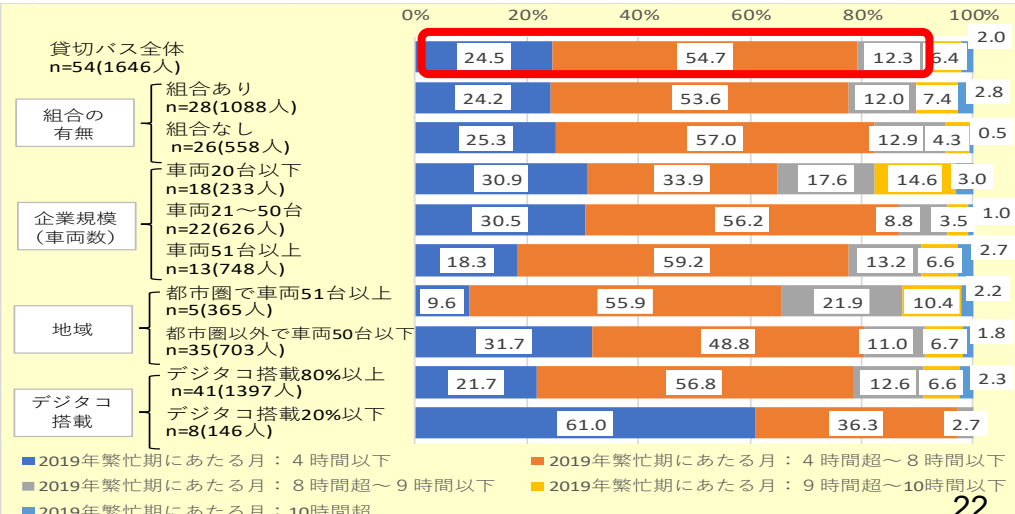
図表 177 1日の運行時間・乗合バス（一般路線）



図表 178 1日の運行時間・乗合バス（高速路線）



図表 180 1日の運行時間・貸切バス（繁忙期）

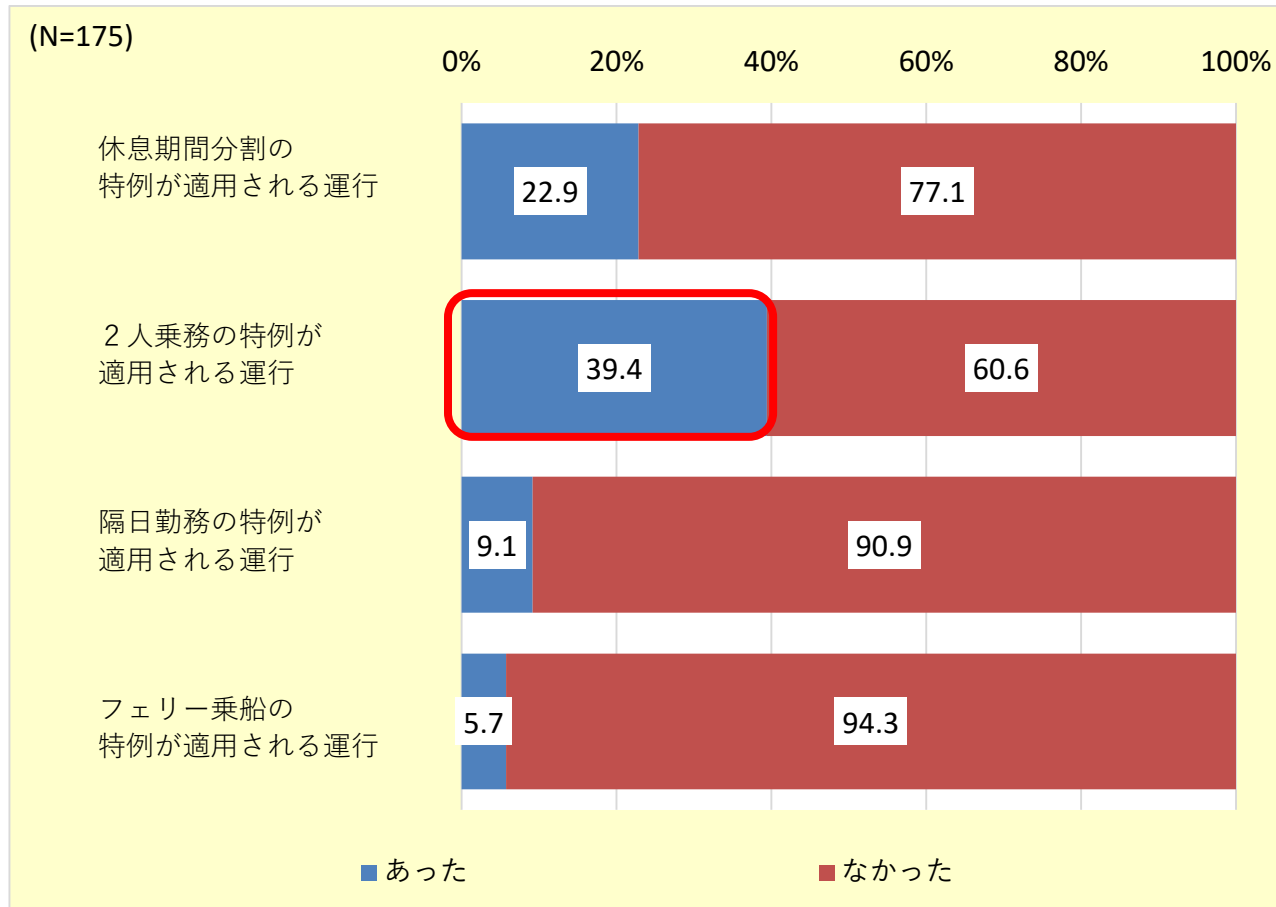


特例について

- ▶ 特例の利用状況について、「**2人乗務の特例**」を適用している割合が最も高かった。

(出典) 厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」より引用

図表 255 改善基準告示の特例の利用状況



諸外国の自動車運転者の労働時間の規制状況について

- ▶ **ILO条約**においては、拘束時間の定めはなく、「**休息期間は連続10時間であり、週2回以上8時間に短縮不可**」と定められている。
- ▶ **EU規則**においては、「**拘束時間は1日13時間**」、「**休息期間は11時間（週3日までは9時間に短縮可）**」と定められている。

(出典) 厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に係る海外調査結果(概要)」より引用

項目	日本	ILO	アメリカ	EU
	(改善基準告示)	(ILO条約第153号)	(Hours of Service Rules: HOS § 395)	(Regulation (EC) No561/2006)
拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> 1日(原則): 13時間 1日(最大): 16時間(15時間超は週2回まで) 1ヶ月: 293時間 1年間: 3,516時間 	(規定なし)	<ul style="list-style-type: none"> 1日: 14時間(運転可能な時間枠) 8日間の勤務時間: 70時間(会社が毎日稼働の場合) 7日間の勤務時間: 60時間(会社が毎日稼働ではない場合) 	<ul style="list-style-type: none"> 1日: 13時間(休息期間が11時間)
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> 1日: 9時間(2日平均) 1週: 44時間(2週平均) 	<ul style="list-style-type: none"> 1日: 9時間 1週: 48時間 	<ul style="list-style-type: none"> 1日: 11時間 	<ul style="list-style-type: none"> 1日: 9時間(週2回まで10時間に延長可) 1週: 56時間(EU指令: 1週48時間(最大60時間)) 2週: 90時間
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> 連続運転時間4時間に対して30分の中断(10分以上/回で分割可) 	<ul style="list-style-type: none"> 連続運転時間4時間 	<ul style="list-style-type: none"> 連続8時間運転した場合30分の中断 	<ul style="list-style-type: none"> 連続運転時間4時間30分に対して45分の中断(15分以上/回で分割可)
休息期間	<ul style="list-style-type: none"> 継続8時間以上 分割する場合は合計10時間以上(継続4時間以上/回) 	<ul style="list-style-type: none"> 連続10時間 いかなる場合も8時間を下回ること、かつ、1週間に2回以上8時間に短縮することは不可 	<ul style="list-style-type: none"> 連続10時間 	<ul style="list-style-type: none"> 11時間(24時間に対して)(週3日までは9時間に短縮可)
休息期間分割の特例	<ul style="list-style-type: none"> 休息期間合計: 10時間以上(継続4時間以上/回)(一定期間における全勤務回数2分の1) 	(規定なし)	<ul style="list-style-type: none"> 最低2時間、7時間で分割可 合計10時間 	<ul style="list-style-type: none"> 休息期間を2分割可 分割取得する休息期間は1つが連続3時間以上、もう一つが連続9時間以上 休息期間合計12時間
2人乗務の特例	<ul style="list-style-type: none"> 夜間の仮眠(最短): 4時間 1日拘束時間(最大): 20時間 休息期間(最短): 4時間 	(規定なし)	(規定なし)	<ul style="list-style-type: none"> 前の休息が終了した後30時間以内に9時間以上の休息
隔日勤務の特例	<ul style="list-style-type: none"> 2暦日の拘束時間: 21時間 2暦日の拘束時間(最大): 21時間(夜間の仮眠4時間以上)(2週間のうち3回まで) 	(規定なし)	(規定なし)	(規定なし)
フェリー乗船の特例	<ul style="list-style-type: none"> 乗船時間のうち2時間は拘束時間 その他の時間は休息期間 下船後に勤務につく場合には別途制限あり 	(規定なし)	(規定なし)	<ul style="list-style-type: none"> フェリー乗船時間に休息をとる場合、休息期間は1時間を超えない範囲で中断可

ILO条約第153号、ILO勧告第161号について

- ▷ ILO条約153号第9条、ILO勧告161号項目26において、「**事故、故障、予見されない遅延**」、「**不可抗力の場合**」等、例外的な取扱いが定められている。

(出典) 厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に係る海外調査結果(概要)」より引用

1) ILO条約第153号(第九条)

1 各国の権限のある機関は、次の場合において不可決な作業の遂行のために必要であるときに限り、一時的な例外として、第五条、第六条、第七条及び第八条に規定する運転時間の延長、継続する労働時間の延長及び一日当たりの休息期間の長さの短縮を許可することができる。

- (a) **事故、故障、予見されない遅延、運行の乱れ又は交通断の場合**
- (b) **不可抗力の場合**
- (c) **公益事業の業務の運営を確保するために緊急にかつ例外的に必要な場合**

2 路面運送に係る国内事情又は地方的事情が、第五条、第六条、第七条又は第八条の厳格な遵守に適さない場合には、各国の権限のある機関は、これらの条に規定する運転時間の延長、継続する労働時間の延長及び一日当たりの休息期間の長さの短縮を認め、第一条2に規定する運転者に対する第五条、第六条又は第八条の規定の適用に関する例外を認めることができる。このような場合には、当該加盟国は、その批准に際して付する宣言により、これらの国内事情又は地方的事情及びこの2の規定に基づいて認められる延長、短縮又は例外を述べなければならない。当該加盟国は、国際労働機関憲章第二十二條の規定に基づく報告において、第五条、第六条、第七条及び第八条の規定を一層厳格に又は広く適用するために得られた進展を指摘しなければならない。かつ、いつでもその後の宣言により従前の宣言を取り消すことができる。

2) ILO勧告第161号(項目26)

(1) 各国の権限のある機関は、次のいずれかの場合において不可欠な作業の遂行のために必要であるときに限り、一時的な例外として、この勧告の前諸項に規定する労働時間の延長、運転時間の延長及び休息期間の長さの短縮を許可することができる。

- (a) **事故、故障、予期されない遅延、運行の乱れ又は交通断の場合**
- (b) **不可抗力の場合**
- (c) **公益事業の業務の運営を確保するために緊急にかつ例外的に必要な場合**

(2) 各国の権限のある機関は、乗務員が、場合に応じ、**適当な停車場所又は目的地に到着することができるようにするために必要であるときは**、道路交通の安全が損なわれないことを条件として、この勧告の前諸項に規定する労働時間の延長、運転時間の延長及び休息期間の長さの短縮を許可することができる。

諸外国のILO条約例外規定の運用状況について

- ▷ イギリスでは、**悪天候、交通事故、故障、フェリーの中断、生命や健康に危険を及ぼす可能性のある事象**については、**運転時間、連続運転時間、休息期間の定めを逸脱することができる**と定められている。
- ▷ スイスでは、**故障、暴風雨、雪崩による道路の封鎖等の予見できない緊急的な事象**について、**適切な駐車スペースに停車する時間**は、**運転時間、休息期間等から逸脱することができる**と定められている。

イギリス

(出典) 厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に係る海外調査結果(概要)」より引用

1) 緊急時または救助活動に使用される車両(3条) ⇒大雪による道路封鎖で家庭用燃料等を運ぶために適用された事例あり

特定の緊急または救助活動への即時の対応に深く従事する場合は免除の定めが適用される。

2) 予期しない事象の発生(12条)

予期しない事象(悪天候、交通事故、機械的な故障、フェリーサービスの中断、人や動物の生命や健康に危険を及ぼす、あるいは危険を及ぼす可能性のある事象等)が発生した場合、交通安全が危険にさらされず、車両が適切な停止場所に到達することが可能な際は、自動車運転者は人、車両、または積荷の安全を確保するために必要な範囲で運転時間(同6条)、連続運転時間(同7条)、休息期間(同8条)、フェリー乗船(同9条)から逸脱することができる。自動車運転者は遅くとも適切な停止場所に到着した時点で、タコグラフの記録シート、タコグラフからの印刷物、勤務表のいずれかに逸脱した理由を手動で記載しなければならない。

交通の安全が危険にさらされない場合で、例外的な状況においては、日次、週次の運転時間の上限(同6条(1)、(2))及び最小の休息期間の定め(同8条(2))から逸脱し、勤務先又は運転者の居住地で休息をとるために、日次、週次の運転時間の延長が可能となる。

スイス

1) 職業的自動車運転者の労働時間及び休憩時間に関する条例(ARV 1)に関する例外規定

最大許容積載重量3.5 t 超のトラック及び9人乗り以上のバスの運転者はARV 1が適用され、当該規則に①～③の例外規定が設けられている。

① 規制の適用除外の車両(Art. 4)

緊急時に救助活動または人道支援のために行われる非商業的な輸送に使用される車両についてはARV 1の規定は適用されない。

② 緊急時の規則からの逸脱(Art. 12)

車両の故障、暴風雨/雪崩による道路の封鎖などの予見できない緊急的な事象の発生時、交通の安全が危険にさらされない場合、自動車運転者は、適切な駐車スペースに停車するために、乗客、車両、積荷の安全確保のために必要な範囲で労働時間、運転時間、及び休息期間の規定からの逸脱が許容される。このような状況においては、タコグラフに誤作動が発生して労働、運転、休憩時間が適切に記録できなくなった場合の規定が類推適用され、通常のシートとは異なる別のシートに記録をする必要がある。なお、当該シートには、逸脱の内容、理由及び自動車運転者の名前、運転免許証番号、使用した車両の識別番号、業務の開始・終了場所、日付、署名を記さなくてはならない。

③ 連邦の権限(Art. 24) ⇒新型コロナウイルス感染症の感染拡大を踏まえた適用事例あり

連邦道路局はやむを得ない事由によるそれぞれのケースに対し、個々の規定からの緩和を許可することができる。

国土交通省の処分基準について

- ▷ 国土交通省は、過労防止の観点から、一般乗合旅客の場合、**1ヶ月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反については、1件確認された場合には「10日車」、2件確認された場合には「20日車」の車両停止処分を行うもの**と国土交通省の処分基準で定めている。

一般乗合旅客

【乗務時間等告示の遵守違反】

- | | | |
|---------------------|----------|----------|
| ① 各事項の未遵守計5件以下 | (初) 警告 | (再) 10日車 |
| ② 各事項の未遵守計6件以上15件以下 | (初) 10日車 | (再) 20日車 |
| ③ 各事項の未遵守16件以上 | (初) 20日車 | (再) 40日車 |

- ▷ **1箇月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反が確認された場合は、上記の件数として計上し処分日車数を算出するとともに、さらに別立てで次のとおり処分日車数を算出し、上記の処分日車数に合算する。**

- | | | |
|----------------|----------|----------|
| ① 各事項の未遵守計1件 | (初) 10日車 | (再) 20日車 |
| ② 各事項の未遵守計2件以上 | (初) 20日車 | (再) 40日車 |

一般貸切旅客

【乗務時間等告示の遵守違反】

- | | | |
|---------------------|----------|----------|
| ① 各事項の未遵守計5件以下 | (初) 警告 | (再) 10日車 |
| ② 各事項の未遵守計6件以上15件以下 | (初) 20日車 | (再) 40日車 |
| ③ 各事項の未遵守16件以上 | (初) 40日車 | (再) 80日車 |

- ・ 4週平均1週の拘束時間(バス)
 - ▷ 65時間以内(高速バス、貸切バスは、労使協定を締結した場合、71.5時間まで延長可)
- ・ 休日労働
 - ▷ 2週間に1回まで

(参考) 高速乗合バスの交替運転者の配置基準

- 国土交通省の「交替運転者の配置基準」において、**高速乗合バス**については「**連続運転時間は高速道路の実車運行区間で概ね2時間まで**」と定められている。
- 高速乗合バスの休憩時間は、「**実車運転4時間毎に合計30分以上**」と定められている。

高速乗合バスの交替運転者の配置基準（平成25年8月1日より適用）

		1日		
		昼間 <small>2.(1)</small>	夜間 <small>2.(1)</small>	
ワンマン運行の上 限	運転時間 <small>4.</small>	原則一運行9時間まで <small>4.(2)</small> 貸切委託運行を除き、週3回まで9時間組が可 (注意:1日の運転時間は、2日平均で9時間が限度)	原則一運行9時間まで <small>4.(2)</small> 貸切委託運行を除き、週3回まで9時間組が可 (注意:1日の運転時間は、2日平均で9時間が限度)	原則1日9時間まで <small>4.(2)</small> 貸切委託運行を除き、週3回まで9時間組が可 (注意:1日の運転時間は、2日平均で9時間が限度)
	実車距離 <small>3.</small>	原則一運行500kmまで <small>3.(2)</small> 【以下の条件を満たした場合】 昼間は600kmまで ○条件 ・運行前に1時間以上の休息又は運行途中に1時間以上の休憩(1回20分以上で分割可) <small>3.(2)(2)</small> ・乗務中の体調報告 <small>7.(1)</small>	原則一運行400kmまで <small>3.(3)</small> 【以下の条件を満たした場合】 夜間は500kmまで ○条件 ・運行前11時間の休息を確保又は実車距離100kmから400kmまでの間に仮眠施設において連続1時間以上の仮眠を確保 <small>3.(3)(2)又は3.(3)(3)</small> ・運行計画書、実車4時間ごと*に40分以上の休憩を確保 <small>5.(4)(1)</small> ・乗務中の体調報告 <small>7.(1)</small> ・デジタルコによる運行管理 <small>7.(2)</small>	1日に2つ以上の運行に乗務する場合の合計は600kmまで <small>3.(4)</small> (注意:この時、運行と運行の間に連続1時間以上の休憩を入れなければ、別運行とは見なさない。一方、1日の乗務の中で2つの夜間ワンマン運行に乗務する場合には、連続1時間以上の休憩を挟んでいても1つの夜間ワンマン運行とみなす。) 【以下の条件を満たした場合】 貸切委託運行を除き、週3回まで600km超が可 ○条件 ・複数の運行のそれぞれの実車距離は、「一運行の実車距離」の範囲内。 ・乗務中の体調報告 <small>7.(1)</small> ・デジタルコによる運行管理 <small>7.(2)</small>
	連続乗務回数 <small>6.</small>	—	連続4夜まで <small>6.(2)</small> (実車距離400km超は連続2夜まで)	—
	連続運転時間 <small>5.</small>	高速道路の実車運行区間で概ね2時間まで* <small>5.(2)(1)~(2)</small>	高速道路の実車運行区間で概ね2時間まで* <small>5.(2)</small>	—
	休憩時間 <small>5.</small>	運転時間4時間毎に合計30分以上 <small>5.(3)</small> (実車距離500km超は運行途中に合計1時間以上(1回20分以上で分割可)) <small>3.(2)(2) 5.(5)</small>	実車運転4時間毎*に合計30分以上 <small>5.(4)</small> (実車距離400km超は実車運転概ね4時間毎*に合計40分以上)	—

*…運行の計画がなされていることを求めるもの。(出典) 国土交通省ホームページ「交替運転者の配置基準(解説)」(<https://www.mlit.go.jp/common/001000380.pdf>)より引用

No. ……箱内の数字は本解説書における記載箇所を指す。

(参考)貸切バスの交替運転者の配置基準

- 国土交通省の「交替運転者の配置基準」において、貸切バスについては「連続運転時間は実車運行区間で概ね2時間まで」と定められている。
- 貸切バスの休憩時間は、「実車運転概ね2時間毎に連続15分以上」と定められている。

貸切バスの交替運転者の配置基準（平成25年8月1日より適用）

		1日		
		昼間 ^{2.(1)}	夜間 ^{2.(1)}	
ワンマン運行の上限	運転時間 ^{4.}	原則一運行9時間まで* 週2回まで一運行10時間まで*可 (注意:1日の運転時間は、2日平均で9時間が限度)	一運行9時間まで*	原則1日9時間まで* 夜間ワンマン運行を行う場合を除き、 週2回まで1日10時間まで*可 (注意:1日の運転時間は、2日平均で9時間が限度)
	実車距離 ^{3.}	原則 一運行500kmまで 【以下の条件を満たした場合】 昼間は600kmまで ○条件 ・運行中に1時間以上の休憩(1回20分以上で分割可) ^{3.(2)(2)} ・乗務中の体調報告 ^{7.(1)}	原則 一運行400kmまで 【以下の条件を満たした場合】 夜間は500kmまで ○条件 ・運行前11時間の休憩を確保しており、一運行の乗務時間が10時間以内又は運行途中に連続1時間以上の休憩を確保 ^{3.(3)(2)(3)(3)} ・運行指示書上、実車2時間ごと*に20分以上の休憩を確保 ^{5.(4)(1)} ・乗務中の体調報告 ^{7.(1)} ・デジタルによる運行管理 ^{7.(2)}	1日に2つ以上の運行に乗務する場合の合計は (注意:この時、運行と運行の間に連続1時間以上の休憩を入れなければ、別運行とは見なさない。一方、1日の乗務の中で2つの夜間ワンマン運行に乗務する場合には、連続1時間以上の休憩を挟んでも1つの夜間ワンマン運行とみなす。) 600kmまで 【以下の条件を満たした場合】 当該合計は週2回まで600km超が可 ○条件 ・複数の運行のそれぞれの実車距離は、「一運行の実車距離」の範囲内。 ・乗務中の体調報告 ^{7.(1)} ・デジタルによる運行管理 ^{7.(2)}
	連続乗務回数 ^{6.}	—	連続4夜まで ^{6.(2)} (実車距離400km超は連続2夜まで)	—
	連続運転時間 ^{5.}	高速道路の実車運行区間で概ね2時間まで* ^{5.(2)(1)~(2)}	実車運行区間で概ね2時間まで* ^{5.(1)}	—
	休憩時間 ^{5.}	運転時間4時間毎に合計30分以上 ^{5.(3)} (実車距離500km超は運行途中に合計1時間以上(1回20分以上で分割可)) ^{3.(2)(2) 5.(5)}	実車運転概ね2時間毎*に連続15分以上 ^{5.(4)} (実車距離400km超は実車運転概ね2時間毎*に連続20分以上)	—

*...運行指示書による運転者に対する指示がされていることを求めるもの。

...箱内の数字は本解説書における記載箇所を指す。