

	<p>－運行計画上の拘束時間や運転時間 ＝当該事象への対応時間</p> <p>として、一勤務を通じた当該事象への対応時間を算出することも可能です。この場合には、上記①～④の「予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料」が必要ですが、やむを得ず客観的な記録が得られない場合には、「運転日報上の記録」に加え、当該事象によって生じた遅延に係る具体的な状況をできる限り詳しく運転日報に記載しておく必要があります。例えば「予期し得ない事象」が運転中の災害や事故に伴う道路渋滞に巻き込まれた区間や走行の時間帯等を運転日報に記載しておく必要があります。</p>
3-19	<p>(Q) 分割休息特例について、「業務の必要上やむを得ない場合」とは具体的にどのような場合を指すのでしょうか。</p> <hr/> <p>(A) 自動車運転者の睡眠時間の確保による疲労回復の観点から、継続した休息期間を確保することが重要であり、休息期間を分割することは本来好ましいものではなく、できる限り避けるべきものとされていることに十分留意することが必要です。「業務の必要上やむを得ない場合」とは、例えば、出発直前に荷主から着時刻の変更の申出があり、休息期間を分割せざるを得なくなった場合等がこれに該当します。</p>
3-20	<p>(Q) 分割休息特例について、例えば、2分割の場合に3時間＋7時間、3分割の場合に3時間＋4時間＋5時間といった分割は認められますか。また4分割以上の休息が認められる場合はありますか。</p> <hr/> <p>(A) トラックの分割休息特例については、次の表に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間（1か月を限度とする）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に分割して与えることができます。</p> <p>例えば、2分割の場合に3時間＋7時間、3分割の場合に3時間＋4時間＋5時間といった分割も認められます。ただし、3分割を超える分割は、どのような場合においても認められません。</p>

		<p>休息期間を分割できる要件</p> <p>(ア) 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</p> <p>(イ) 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こと</p> <p>(ウ) 休息期間を3分割する日が連続しないよう努めること</p>
3-20-2	(Q) 分割休息特例について、休息期間の合計時間数は、始業時刻から起算して24時間以内に与える必要がありますか。	<p>(A) 分割休息特例については、「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時間以上の休息期間を与えなければならない」と規定されています。</p> <p>改善基準告示の1日は、始業時刻から起算して24時間をいうものであり、始業時刻から24時間以内に当該休息期間を与えることが必要です。この考え方については、従前から変更はありません。</p>
3-21	(Q) 分割休息特例について、「一定期間（1か月程度）における全勤務回数 の2分の1を限度」とありますが、 ① 例えば、1/1を起算日とした場合、1/1～12/31までの間、3/1～3/31 の1か月しか利用できないということでしょうか。 ② 例えば、3/1～3/31までの所定勤務回数における2分の1を限度に 計算すればよいのでしょうか。それとも実勤務回数における2分の1を 限度に計算すればよいのでしょうか。 ③ 1日に2回の勤務がある場合、どのように計算すればよいでしょう か。	<p>(A)</p> <p>① 一定期間（1か月程度）は、1か月程度ごとに全勤務回数の2分の1が限度となることを定めたものであり、1年間において、特定の1か月に限定して分割休息を認めるものではありません。</p> <p>② 所定勤務回数で計算することとなります。例えば、3/1～3/31の間、所定勤務回数が20日間のところ、実際の勤務回数（始業時刻から起算して、次の休息期間が到来するまでの間を1回）が10回の場合、所定勤務回数20日間の2分の1を限度（10回まで）に分割休息を与えることができます。</p>

	<p>③ 一の拘束時間と通常の休息期間（分割休息の場合は合計値）をもって1回の勤務を計算することとなります。したがって、例えば、次のような勤務の場合、勤務回数は1回ではなく2回で計算することとなります。</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">6:00～13:00</td> <td style="padding: 2px;">7時間拘束（勤務回数1回目）</td> <td rowspan="4" style="font-size: 2em; padding: 0 10px;">}</td> <td rowspan="4" style="vertical-align: middle;">分割休息合計 10 時間</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">13:00～18:00</td> <td style="padding: 2px;">5時間休息（分割休息）</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">18:00～23:00</td> <td style="padding: 2px;">5時間拘束（勤務回数1回目）</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">23:00～ 4:00</td> <td style="padding: 2px;">5時間休息（分割休息）</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">4:00～12:00</td> <td style="padding: 2px;">8時間拘束（勤務回数2回目）</td> <td rowspan="2" style="font-size: 2em; padding: 0 10px;">}</td> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">通常の休息9時間</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">12:00～ 9:00</td> <td style="padding: 2px;">9時間休息（通常の休息）</td> </tr> </table>	6:00～13:00	7時間拘束（勤務回数1回目）	}	分割休息合計 10 時間	13:00～18:00	5時間休息（分割休息）	18:00～23:00	5時間拘束（勤務回数1回目）	23:00～ 4:00	5時間休息（分割休息）	4:00～12:00	8時間拘束（勤務回数2回目）	}	通常の休息9時間	12:00～ 9:00	9時間休息（通常の休息）
6:00～13:00	7時間拘束（勤務回数1回目）	}	分割休息合計 10 時間														
13:00～18:00	5時間休息（分割休息）																
18:00～23:00	5時間拘束（勤務回数1回目）																
23:00～ 4:00	5時間休息（分割休息）																
4:00～12:00	8時間拘束（勤務回数2回目）	}	通常の休息9時間														
12:00～ 9:00	9時間休息（通常の休息）																
3-22	<p>(Q) 2人乗務特例について、</p> <p>① 運転者が運転している間、もう一人が座席や車両内ベッドで仮眠することは認められるのでしょうか。</p> <p>② その場合、仮眠している時間は休息期間として認められるのでしょうか。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>(A)</p> <p>① 走行中の座席や車両内ベッドの利用に当たっては、関係法令の趣旨を踏まえ、安全な乗車を確保できるようにする必要があります。特に、トラックの2人乗務特例において拘束時間を一定の要件の下 24 時間まで延長できるとしたのは馬匹輸送（競走馬輸送）におけるトラックの運行実態等を踏まえたものです。したがって、例えば、運転席の上部に車両内ベッドが設けられている場合等、当該車両内ベッドにおいて安全な乗車が確保できない場合には、2人乗務において使用することは当然に認められません。</p> <p>② 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいいます。勤務と次の勤務との間にあつて、休息期間の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、その処分が労働者の全く自由な判断に委ねられる時間であり、休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なる性格を有するものです。したがって、仮眠時間は休息期間には該当しないため、拘束時間として計算する必要があります。</p>																
3-23	<p>(Q) 2人乗務特例について、勤務終了後、「継続 11 時間以上の休息期間を与える」とありますが、一の運行の途中ではなく、帰庫後に継続 11 時間以上の休息期間を与えれば良いのでしょうか。</p>																