

1 分割休息

(改善基準告示第5条第4項第1号)

- ・業務の必要上、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、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。
- ・この場合、分割された休息期間は、1回当たり継続4時間以上、合計11時間以上とします。
- ・2分割のみとし、3分割以上の分割は認められません。

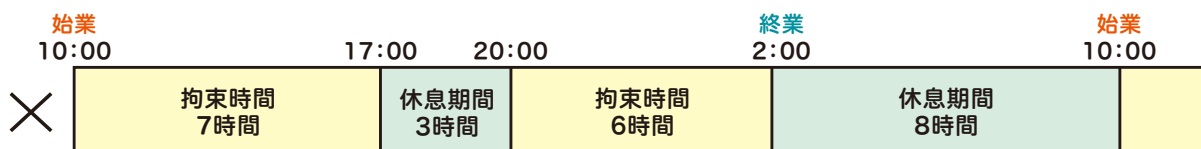
〈ポイント〉分割休息特例の考え方

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す。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であることに留意しましょう。

(図)分割休息特例の与え方



・休息期間は4時間と7時間の2分割で合計11時間であるので、基準を満たしています。



・休息期間は3時間と8時間の2分割で合計11時間であり、合計時間数は基準を満たしていますが、1回当たり継続4時間以上の基準を満たしておらず、改善基準告示違反になります。



・休息期間が4時間、4時間、4時間の3分割であり、2分割を超えているため、改善基準告示違反になります。

2 2人乗務

(改善基準告示第5条第4項第2号)

【原則】

バス運転者が同時に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、次のとおり、拘束時間を延長し、休息期間を短縮することができます。

- ・当該設備がバス運転者の専用の座席として、身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席が少なくとも一座席以上確保されている場合は、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ます。

【例外】

次のいずれかの要件を満たす場合、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ます。

- ・当該設備として車両内ベッドが設けられていること。
- ・バス運転者の休息のための措置として、【原則】の要件を満たす専用の座席を設けた上で、当該座席についてカーテン等により他の乗客からの視線を遮断する措置が講じられていること。

〈ポイント〉2人乗務特例の例外の考え方

例外(拘束時間20時間まで延長可、休息期間4時間まで短縮可)を適用するためには、原則(拘束時間19時間まで延長可、休息期間5時間まで短縮可)よりも厳格な設備の要件を満たす必要があります。

(図)【原則】拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮する場合



- ・拘束時間を始業の13:00から終業の8:00までの19時間に延長し、休息期間を終業の8:00から翌始業の13:00までの5時間に短縮しています。

(図)【例外】拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮する場合



- ・車両内ベッド等があり、拘束時間を始業の13:00から終業の9:00までの20時間に延長し、休息期間を終業の9:00から翌始業の13:00までの4時間に短縮しています。

3 隔日勤務

(改善基準告示第5条第4項第3号)

【原則】

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、2暦日の拘束時間が21時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与える場合に限り、バス運転者を隔日勤務に就かせることができます。

【例外】

- ・ 事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠を与える場合には、2週について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。
- ・ 2週における総拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができません。

〈ポイント〉隔日勤務特例の考え方

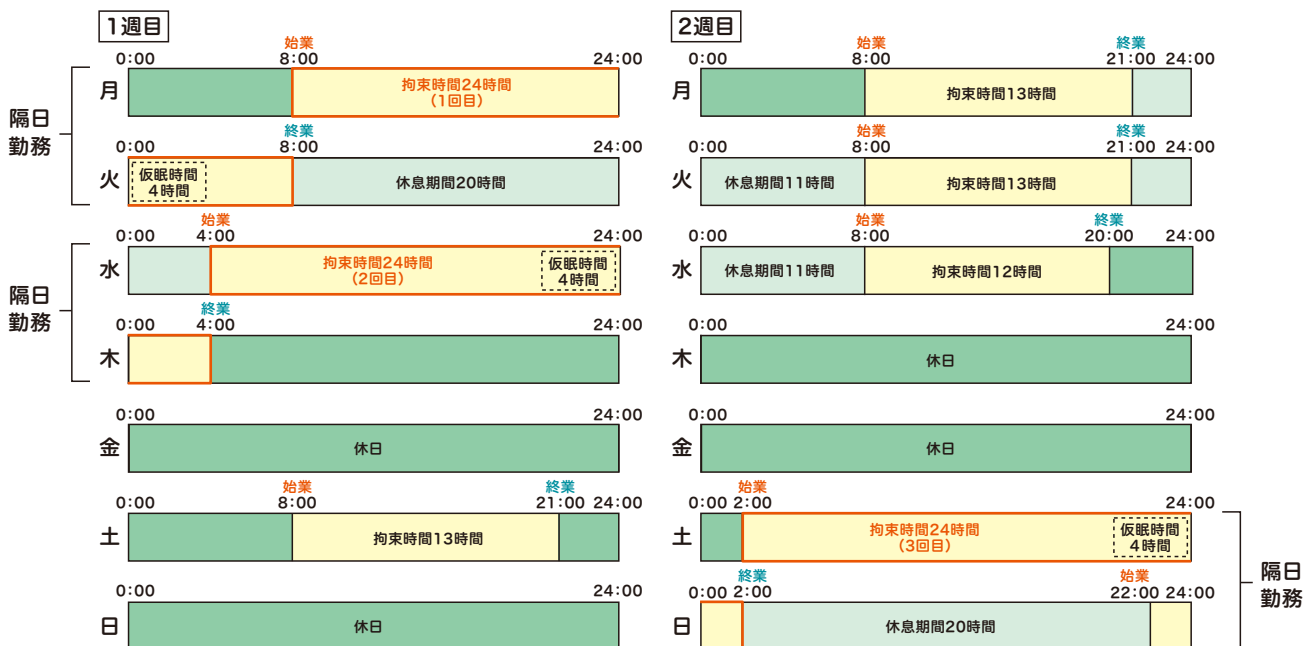
隔日勤務特例の適用は、業務の必要上やむを得ない場合に限られます。日勤勤務と隔日勤務を併用して頻繁に勤務態様を変えることは、労働者の生理的機能への影響に鑑み認められません。

(図)【原則】2暦日の拘束時間を21時間まで延長する場合



- ・ 2暦日の拘束時間を始業の8:00から終業の5:00までの21時間に延長し、休息期間を終業の5:00から翌始業の1:00までの継続20時間以上与えています。

(図)【例外】2暦日の拘束時間を24時間まで延長する場合



- ・ 1週目の月曜日から火曜日にかけて、水曜日から木曜日にかけて、2週目の土曜日から日曜日にかけては、仮眠施設で夜間4時間の仮眠を与え、2暦日の拘束時間を24時間に延長しています(2週に合計3回)。
- ・ 2週の総拘束時間は、24+24+13+13+13+12+24=123時間<126時間であり、基準を満たしています。

4 フェリー

(改善基準告示第5条第4項第4号)

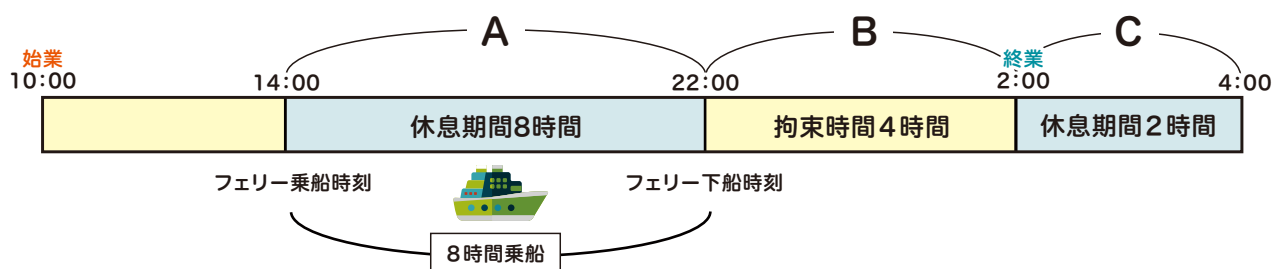
- ・バス運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、**休息期間として取り扱います。**
- ・その場合、**休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができます。ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。**
- ・**なお、フェリーの乗船時間が9時間^(※)を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されます。**

※ 2人乗務の場合には5時間(2人乗務の例外が適用されている場合(P17参照)には4時間)、隔日勤務の場合には20時間。

〈ポイント〉フェリー特例の考え方

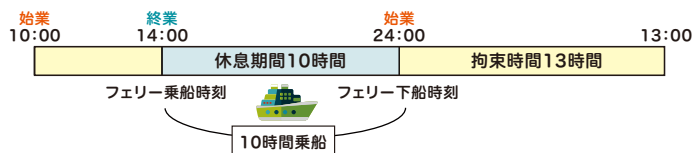
フェリーに乗船している時間であっても、労働時間が発生した場合は、拘束時間として取り扱う必要があることに留意しましょう。

(図)減算後の休息期間の計算方法



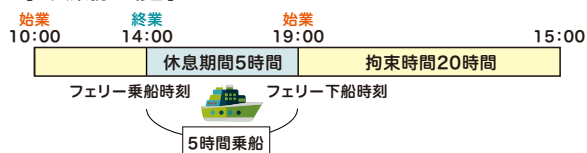
- ・フェリーに乗船している時間(A)=8時間は、休息期間として取り扱います。
- ・与えるべき休息期間=9時間から(A)を減ずることができるので、減算後の休息期間(C)は、9-8=1時間以上必要です。上図においては2時間の休息期間を与えています。
- ・また、(C)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間(B)=4時間の2分の1である2時間を下回ってはなりません、上図においては2時間の休息期間を与えているので、基準を満たしています。

(図)次の勤務の開始時点の考え方



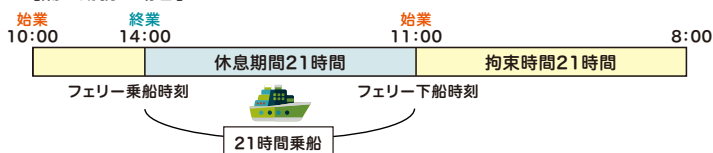
- ・フェリーの乗船時間が9時間を超えて10時間であるので、フェリー下船時刻の24:00から次の勤務が開始されます。

【2人乗務の場合】



- ・フェリーの乗船時間が4時間を超えて5時間であるので、フェリー下船時刻の19:00から次の勤務が開始されます。

【隔日勤務の場合】



- ・フェリーの乗船時間が20時間を超えて21時間であるので、フェリー下船時刻の11:00から次の勤務が開始されます。