

令和
6年4月～
適用

事業者の皆さん
こんにちは。



バス運転者の

改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます



1年の拘束時間

改正前(年換算)

原則：**3,380**時間

最大：**3,484**時間

改正後

原則：**3,300**時間

最大：**3,400**時間

1か月の拘束時間

改正前(月換算)

原則：**281**時間

最大：**309**時間

改正後

原則：**281**時間

最大：**294**時間

1日の休息期間

改正前

継続**8**時間

改正後

継続**11**時間を
基本とし、継続**9**時間

※4週平均1週の拘束時間は裏面参照

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

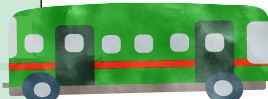


バス運転者の 「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

1か月(1年)、 4週平均1週 (52週)の 拘束時間	①②のいずれかを選択 ①1か月(1年)の基準 1年：3,300時間以内 1か月：281時間以内	【例外(貸切バス等乗務者 ^(※1) の場合)】労使協定により、次のとおり延長可 1年：3,400時間以内 1か月：294時間以内(年6か月まで) 281時間超は連続4か月まで ※1：貸切バス乗務者、乗合バス乗務者(一時的需要に応じて運行されるもの)、高速バス乗務者等
	②4週平均1週(52週)の基準 52週：3,300時間以内 4週平均1週：65時間以内	【例外(貸切バス等乗務者 ^(※1) の場合)】労使協定により、次のとおり延長可 52週：3,400時間以内 4週平均1週：68時間以内(52週のうち24週まで) 65時間超は連続16週まで
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)	
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない	
運転時間	2日平均1日：9時間以内 4週平均1週：40時間以内 【例外(貸切バス等乗務者 ^(※1) の場合)】労使協定により、4週平均1週44時間まで延長可(52週のうち16週まで)	
連続運転時間	4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上) 高速バス・貸切バスの高速道路の実車運行区間の連続運転時間は、おおむね2時間までとするよう努める 【例外】緊急通行車両の通行等に伴う軽微な移動の時間を、30分まで連続運転時間から除くことができる	
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる ^(※2,3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える ※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・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又は道路が渋滞したこと ・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 ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。	
特例	分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) ・分割休息は1回4時間以上 ・休息期間の合計は11時間以上 ・2分割のみ(3分割以上は不可) ・一定期間(1か月)における全勤務回数(2)の2分の1が限度	
	2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合) ※4の要件を満たす場合、拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可 ※4：身体を伸ばして休息できるリクライニング方式のバス運転者の専用座席が1席以上あること	
	【例外】①②のいずれかの場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 ① 車両内ベッドが設けられている場合 ② ※4を満たし、カーテン等で他の乗客からの視線を遮断する措置を講じている場合	
	隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合) 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間に4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない	
休日労働	フェリー ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない) ・フェリー乗船時間が9時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	
	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	



(注1)改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働告示第7号)をいう。
 (注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。



流 0 2

西初石【おおたかの森駅西口→江戸川台駅西口(西初石)(復)】								
発車時間	4月		5月		6月		7月	
	合計	一日平均	合計	一日平均	合計	一日平均	合計	一日平均
0630	13	0.7	8	0.4	10	0.5	13	0.7
0700	36	1.8	36	1.9	36	1.6	37	1.9
0740	73	3.7	69	3.6	70	3.2	77	3.9
0820	27	1.4	27	1.4	30	1.4	38	1.9
0900	37	1.9	30	1.6	39	1.8	31	1.6
1520	61	3.1	59	3.1	71	3.2	84	4.2
1600	84	4.2	50	2.6	79	3.6	72	3.6
1640	97	4.9	84	4.4	120	5.5	94	4.7
1710	108	5.4	104	5.5	130	5.9	112	5.6
1740	111	5.6	134	7.1	146	6.6	107	5.4
1820	151	7.6	129	6.8	156	7.1	144	7.2
GGGG	798	39.9	730	38.4	887	40.3	809	40.5

西初石【江戸川台駅西口→おおたかの森駅西口(西初石)(往)】								
発車時間	4月		5月		6月		7月	
	合計	一日平均	合計	一日平均	合計	一日平均	合計	一日平均
0646	264	13.2	235	12.4	266	12.1	224	11.2
0726	220	11.0	205	10.8	241	11.0	220	11.0
0806	217	10.9	193	10.2	217	9.9	191	9.6
0846	91	4.6	82	4.3	123	5.6	105	5.3
0916	139	7.0	142	7.5	181	8.2	178	8.9
1546	76	3.8	70	3.7	100	4.5	95	4.8
1626	58	2.9	61	3.2	85	3.9	67	3.4
1656	54	2.7	39	2.1	42	1.9	45	2.3
1726	62	3.1	55	2.9	75	3.4	70	3.5
1806	33	1.7	30	1.6	31	1.4	30	1.5
1836	20	1.0	24	1.3	31	1.4	20	1.0
GGGG	1,234	61.7	1,136	59.8	1,392	63.3	1,245	62.3

流 0 1

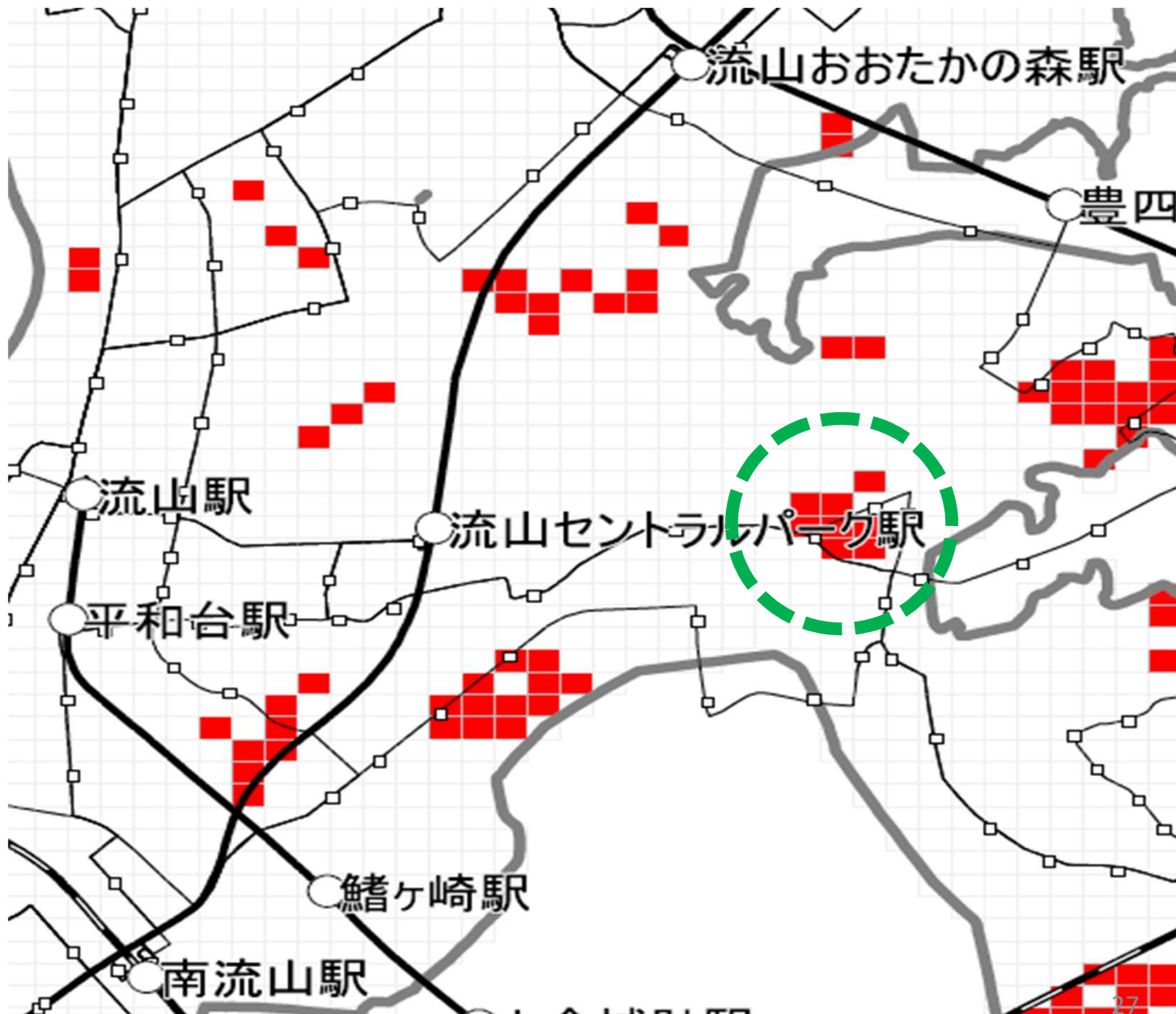
東初石【おおたかの森駅東口→江戸川台駅東口(東初石)(復)】								
発車時間	4月		5月		6月		7月	
	合計	一日平均	合計	一日平均	合計	一日平均	合計	一日平均
0637	29	1.5	12	0.6	17	0.8	15	0.8
0714	20	1.0	22	1.2	20	0.9	20	1.0
0758	45	2.3	53	2.8	74	3.4	60	3.0
0846	20	1.0	38	2.0	39	1.8	37	1.9
1452	85	4.3	78	4.1	92	4.2	99	5.0
1534	89	4.5	91	4.8	110	5.0	112	5.6
1618	96	4.8	96	5.1	99	4.5	102	5.1
1702	86	4.3	98	5.2	151	6.9	132	6.6
1738	71	3.6	78	4.1	101	4.6	81	4.1
1824	145	7.3	129	6.8	139	6.3	139	7.0
GGGG	686	34.3	695	36.6	842	38.3	797	39.9

東初石【江戸川台駅東口→おおたかの森駅東口(東初石)(往)】								
発車時間	4月		5月		6月		7月	
	合計	一日平均	合計	一日平均	合計	一日平均	合計	一日平均
0656	246	12.3	256	13.5	284	12.9	234	11.7
0740	234	11.7	216	11.4	278	12.6	250	12.5
0828	187	9.4	171	9.0	212	9.6	195	9.8
0914	180	9.0	172	9.1	215	9.8	178	8.9
1516	88	4.4	91	4.8	113	5.1	85	4.3
1600	81	4.1	69	3.6	85	3.9	93	4.7
1644	48	2.4	70	3.7	41	1.9	49	2.5
1720	52	2.6	51	2.7	63	2.9	69	3.5
1806	31	1.6	27	1.4	34	1.5	29	1.5
1849	42	2.1	29	1.5	36	1.6	26	1.3
GGGG	1,189	59.5	1,152	60.6	1,361	61.9	1,208	60.4

最寄りバス停「八木中学校前」から拠点駅まで



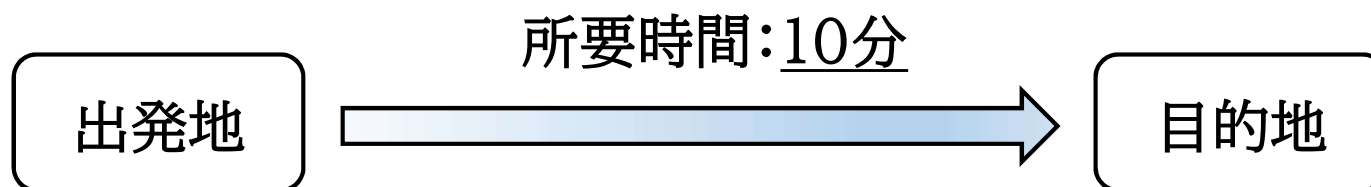
「流山市地域公共交通計画」における 「公共交通検討地域」



一般化時間とは…

- 交通に係る費用を時間に換算し、所要時間と合計して評価する考え

(例)



移動手段: 徒歩、バス、タクシー、鉄道

運賃: 500円 ⇒ 時間に換算 (1円あたり0.03分)

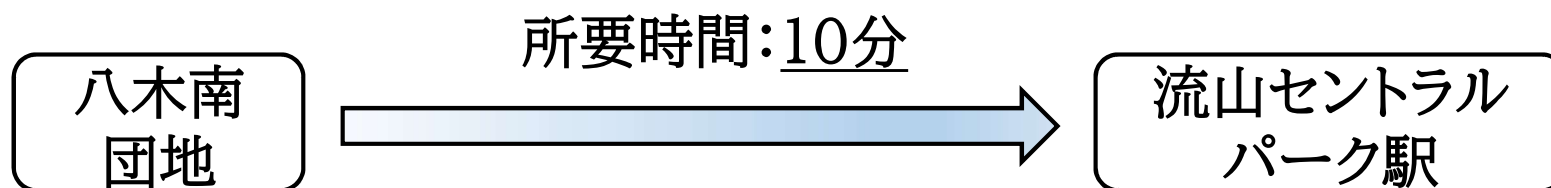
換算値: 500円 × 0.03分/円 = 15分

一般化時間 = 10分 + 15分 = **25分**

※ 最寄りの拠点駅まで、最少の一般化時間が30分以上かかる地域を公共交通検討地域とする

八木南団地における一般化時間の算出

- 交通に係る費用を時間に換算し、所要時間と合計して評価する考え



移動手段: タクシー

運賃: 600円(1.6km) + 300円(迎車) = 900円

換算値: 900円 × 0.03分/円 = 27分

一般化時間 = 10分 + 27分 = 37分

※ 最寄りの拠点駅まで、最少の一般化時間が30分以上かかる地域のため
公共交通検討地域となる

施策番号・施策名	令和4年度実施事業	令和5年度実施事業（予定）
施策番号1 「流山おでかけシステム」のブランディング	○公共交通マップの配布・公表（完了済） ・作成及び印刷：5月に完了 ・全戸配布：7月に完了 ※マップについては新規転入世帯分を除き全て配布済	①公共交通の利用状況・運行状況・取り組む状況の見える化 ○公共交通マップの修正・公表 ・令和4年中のルート変更などを反映した修正版を作成 →バス時刻表掲載を別の情報に切り替えを検討。 ②公共交通の魅せる化・モビリティマネジメントの実施 ○公共交通ポータルサイトの作成 ・各交通事業者のHPにアクセスできるポータルサイトを作成 ・運休情報などの情報発信に関する調整（流山市公式LINEなどを活用）
施策番号2-1 バス運賃制度の一元化	○流山ぐりーんバス 運賃改定の検討 ・運賃改定に向けて協議中 →民間バス事業者協力のもと、運賃案を検討	①流山ぐりーんバスの運賃の見直し ○流山ぐりーんバス 運賃改定 ・令和5年11月16日から運賃を改定予定。広報紙等で公表済み。 ②公共交通運賃の定額制度（サブスクリプション）の導入 ・①の運賃改定後に実施について検討
施策番号2-2 公共交通サービスの向上	○バス路線のサービス維持・確保のための支援策検討 ・「流山市内バス路線の利便性向上業務委託」 →近隣市の事例調査や各事例の効果検証などを実施	①サービス水準の維持確保 ○バス路線のサービス維持・確保のための支援策検討 ・調査結果などを元にした施策検討 □京成バスの流01・02路線の廃止申し入れに対する対応検討 →市による運行経費の補填を一定期間行い、その間に公共交通検討地域に対する検討を行う。 ※各交通事業者において、路線維持が困難となりうる事象が発生した場合、速やかに協議会事務局まで御報告をお願いします。 ②事業者間におけるサービス内容の協議・調整 ・①を含め調整
施策番号2-3 公共交通の見直しルールの設定と運用	○流山ぐりーんバス ルート変更 西初石ルート ・第4回会議で協議、議決済 ・令和5年4月より運行開始済み ○新規公共交通サービスの検討 ・平方地区の市民が地域団体を設立 →新規サービスの導入について検討開始 ○東部地区の交通課題に関する地元協議 ・市民主体で実施している事業についての地元協議	①公共交通の提供ルールの運用 ・ルールに則り運用中 ○平方地区へのサービス導入の検討 →高齢者等移動支援事業（病院バス混乗）を活用しているが、公共交通導入については検討を継続。 ②流山ぐりーんバスの導入・継続・変更・廃止に関するルールの運用 ○流山ぐりーんバス ルート変更 □美田・駒木台ルート ・収支改善に関する検討（令和4年度収支率46.4%、令和5年度9月末時点44.9%） ・道路混雑への対応 →ルート変更案を地元及び活性化協議会にて協議。令和6年度からのルート変更を目標とする。 □南流山・木ルート ・民間事業者との経路重複に関する検討 ・令和3年に実施したルート変更（一部時間帯での延伸）の効果検証 ③代替手段導入ルール運用 ○東部地区の交通課題に関する地元協議 ・地元協議を継続 ○八木南団地の交通課題に関する地元協議 ・地元及び活性化協議会にて協議。
施策番号3 「流山おでかけシステム」のユニバーサルデザイン化	○運転免許証自主返納制度 ・第3回会議から協議会で検討を開始 ・運転士の負担とならない制度設計を目指し、検討 ○マタニティタクシー利用料金助成制度 ・第4回会議で協議、議決済 →令和5年度4月から助成制度開始済み	①障害者、高齢者、子育て世代に対する移動支援策の周知・拡充 ○マタニティタクシー利用料金助成制度 ・4月1日から制度開始済み ・制度周知のため、名刺サイズの案内を作成し、タクシー車内や産婦人科のある病院へ配架を依頼。また、SNS（LINE）による案内を実施（済み）。 ・アンケート収集中。45件中31件が「本制度があったからタクシーを利用した」と回答（R5.10.23時点）。 ○運転免許証自主返納制度 ・令和5年11月16日から制度を開始予定。広報紙等で公表済み。 ②公共交通の利用のしやすさ・分かりやすさ・安全性の改善 ○流山ぐりーんバスの危険や使いにくいバス停の改善 ・令和4年度に調査し、令和5年4月に松ヶ丘・野々下ルート東部診療所前バス停の移設を実施済み。
施策番号4 「流山おでかけシステム」による観光の活性化		①観光・商工関連団体と交通事業者の連携強化 ○イベント開催時等に連携 ・必要に応じて協議 ②公共交通運賃定額制度の観光施策での活用 ○1日乗り放題切符などの検討 ・施策2-1.②と合わせて検討する。
施策番号5 「流山おでかけシステム」のモビリティ改革への対応		○MaaS等の新技術について、活性化協議会で情報提供を行う。 ・対象事案が発生した際に御報告ください。

※前回の協議会からの変更箇所はアンダーラインを引いています。