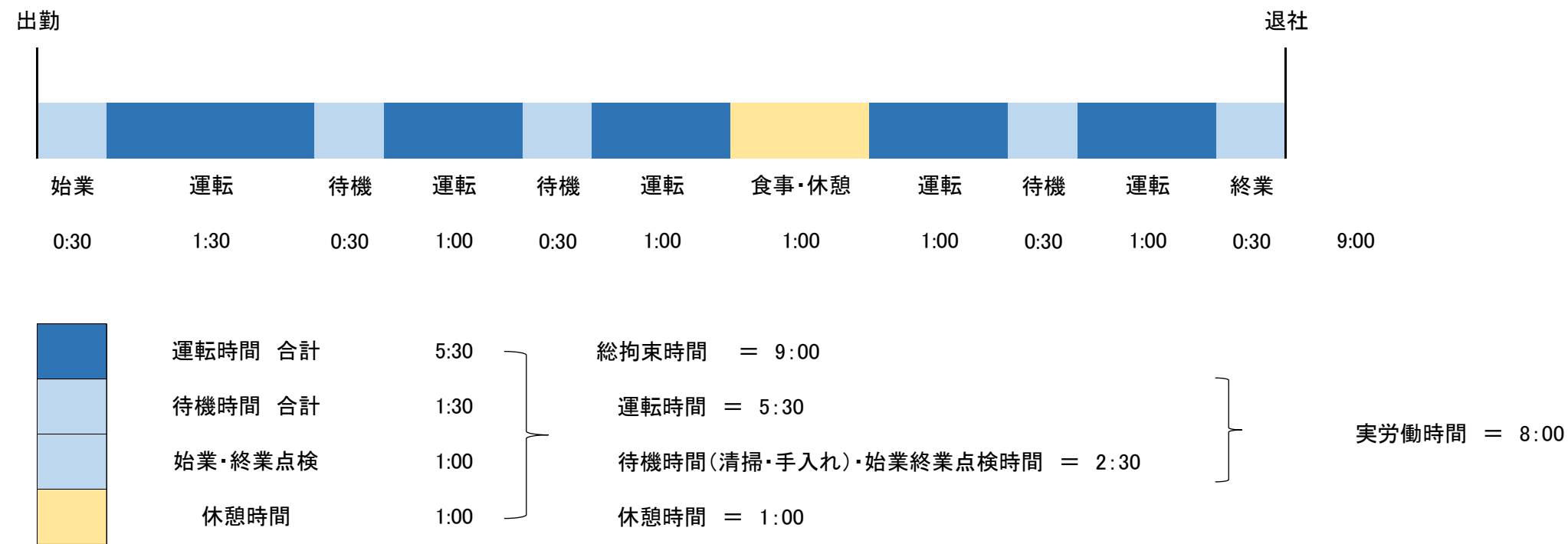


バス運転者の労働時間の考え方



バスの運転者の労働には、実際に車両を運転する時間と、次の運行までの待機時間(実際は休憩しているが、業務として拘束されている)に大別されます。

定義としての休憩(自由に使える時間)は1時間としています。

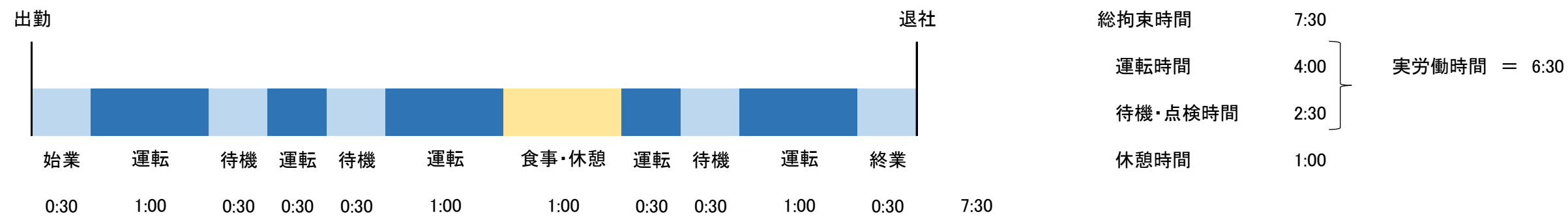
待機時間には拘束される休憩と車両の清掃・手入れ時間が含まれます。

実働時間(運転時間、待機・点検時間)、休憩時間を含めた一日の総拘束時間が標準時間(9時間)を超えた場合は、超勤手当の対象となります。

運転時間には法的な制限もありますが、社内でも労使協定により基準を設け、8時間未満でも基準を超えた場合は時間外手当を支給しています。

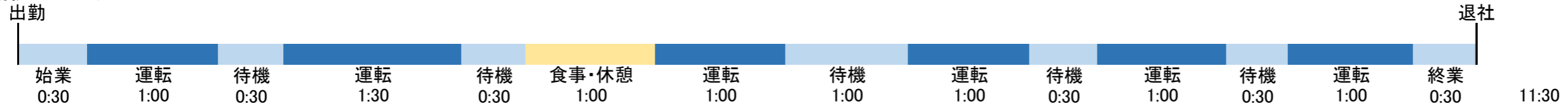
※日々の勤務はシフト制で、長い勤務、短い勤務、早い遅い等があるため、労働時間と時間外労働の計算では、一定期間を通算した合計が 基準として定めた時間を超えているかどうかという方法が用いられたりしています。

(勤務モデルA)



(勤務モデルB)

(勤務モデルB)



総拘束時間	11:30	
運転時間	6:30	実労働時間 = 10:30
待機・点検時間	4:00	
休憩時間	1:00	

- ・勤務モデルAは、拘束時間(実働時間)、運転時間とも基準よりも短い
 - ・勤務モデルBは、拘束時間、運転時間とも、基準よりも長い
- 一定期間の勤務の運転時間や拘束時間を通算した場合の合計時間が基準を超えているかどうか。

勤務モデルAとBを通算すると、拘束時間の合計は19時間00分となり、標準時間(9時間×2=18時間00分)より1時間00分多い=超勤と見なす。
運転時間の合計は10時間30分となる。労使協定で定めた基準が、一勤務5時間00分であれば、2日間で30分の超過、基準が6時間であれば2日間でも基準12時間には至らず、
運転時間としては時間外にはならない。