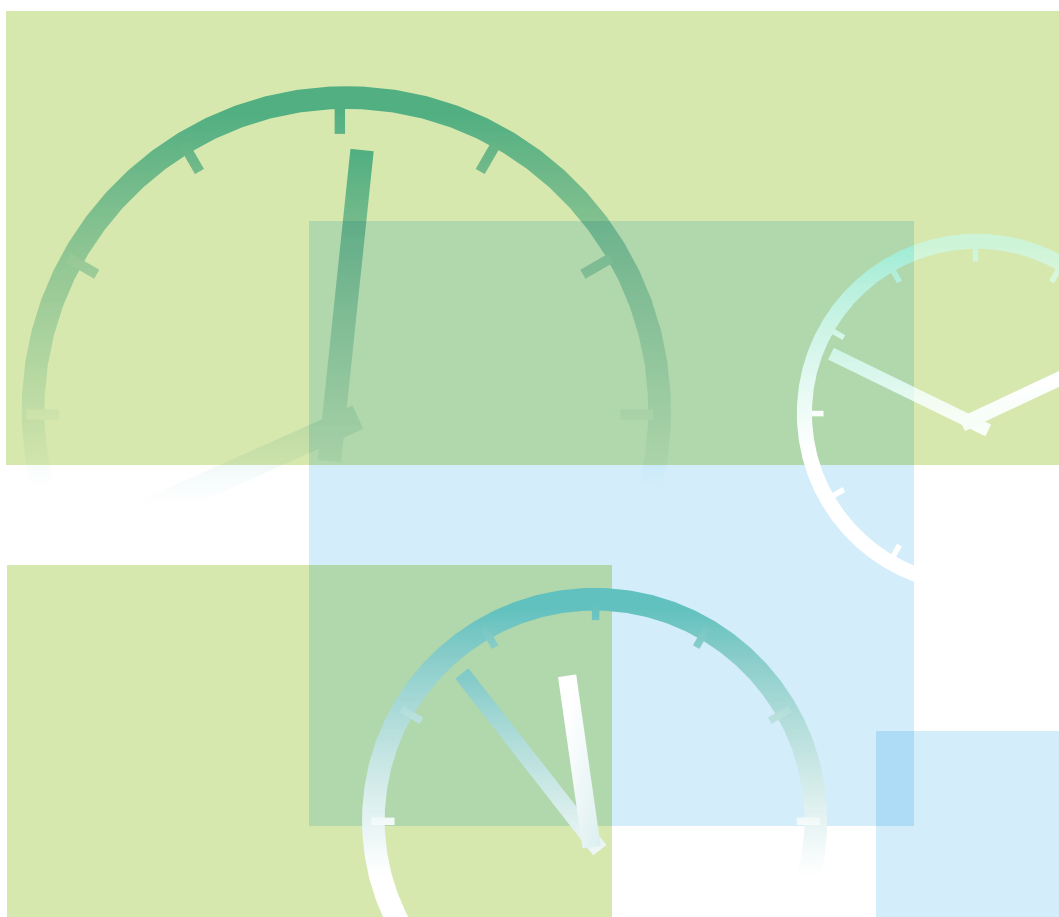


解説

トラック運転者の 改善基準告示

—2024年4月適用—



公益社団法人
全日本トラック協会

トラック運転者の改善基準告示の内容（一覧表）

1年、1か月の拘束時間	1年 3,300 時間以内 1か月 284 時間以内	【例外】 労使協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1年 3,400 時間以内 1か月 310 時間以内（年6か月まで） ① 284 時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が 100 時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13 時間以内（上限 15 時間、14 時間超は週 2 回までが目安） 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※1）、16 時間まで延長可（週 2 回まで） ※1 1 週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が 450km 以上の貨物運送）で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合	
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 【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※1）、継続 8 時間以上（週 2 回まで） 休息期間のいずれかが 9 時間を下回る場合は、運行終了後に継続 12 時間以上の休息期間を与える	
運転時間	2日平均1日 9時間以内 2週平均1週 44 時間以内	
連続運転時間	4 時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える（1回おおむね連続 10 分以上、合計 30 分以上） 10 分未満の運転の中断は、3 回以上連続しない 【例外】 SA・PA 等に駐停車できないことにより、やむを得ず 4 時間を超える場合、4 時間 30 分まで延長可	
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 H P 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 3 時間以上 ● 休息期間の合計は、2 分割：10 時間以上、3 分割：12 時間以上 ● 3 分割が連続しないよう努める ● 一定期間（1 か月程度）における全勤務回数の 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） ・身体を伸ばして休息できる設備がある場合、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 【例外】 設備（車両内ベッド）が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ● 拘束時間を 24 時間まで延長可（ただし、運行終了後、継続 11 時間以上の休息期間を与えることが必要） ● さらに、8 時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を 28 時間まで延長可 ※4 車両内ベッドが、長さ 198cm 以上、かつ、幅 80cm 以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること	
	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 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	
	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 8 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	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」（平成元年労働省告示第 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。令和 6 年 4 月 1 日から適用される。

目次

1. 改善基準告示見直しの経緯と遵守の必要性	1
2. 改善基準告示の対象者	3
3. 1年、1か月の拘束時間	5
4. 1日の拘束時間、休息期間	7
5. 運転時間	11
6. 連続運転時間	13
7. 予期し得ない事象	15
8. 特例	
(1) 分割休息	19
(2) 2人乗務	20
(3) 隔日勤務	21
(4) フェリー	22
9. 適用除外業務	23
10. 休日の取扱い	25
11. 時間外労働、休日労働	26
12. 荷主対策	27
13. その他	29
【資料1】(告示)自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(抄)	31
【資料2】(施行通達)自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部改正等について(抄)	33
【資料3】改善基準告示に関するQ&A	43
【資料4】36協定届出の流れ、様式例、記載例	57

1 改善基準告示見直しの経緯と遵守の必要性

- 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)は、トラック等の自動車運転者の労働条件の改善を図るために、拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めたもの
- 道路貨物運送業は、脳・心臓疾患による労災支給件数が最も多く、このままでは、労働力の確保のみならずトラック産業の継続性にも影響を与えることに
- 改善基準告示は、脳・心臓疾患はもとより、ドライバー確保に必要な労働条件改善に向けた目標としても、確実に遵守することが必要

Point!

改善基準告示とは

- ・ 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」(厚生労働大臣告示)のことを言い、トラック、バス、ハイヤー・タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間、運転時間等について基準が定められています。

今回の改善基準告示見直しの経緯

- ・ 時間外労働の上限規制を含む「働き方改革関連法」の制定により、トラックドライバーは令和6年4月から1年間の時間外労働の上限が960時間に規制されます。
- ・ 「働き方改革関連法」の成立時に、国会の附帯決議で『自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、改善基準告示の総拘束時間等の改善について速やかな検討を開始すること。見直しに当たっては、早朝・深夜の勤務、交代制勤務、宿泊を伴う勤務等多様な勤務実態等に応じた基準を定めること』(要約)とされました。
- ・ この附帯決議のもと、労働政策審議会の下に設置された専門委員会において、改善基準告示の見直しの検討が行われ、令和4年12月に改正、令和6年4月から改正改善基準告示が適用となります。

労働基準法改正による時間外労働の上限規制

- ・ **時間外労働上限規制年960時間**については、これまで適用が猶予されていたため、違反した場合であっても罰則はありませんでしたが、2024年4月からは違反した場合に**6か月以下の懲役または30万円以下の罰金**という「罰則」が科されることがあるので、注意が必要です。

(参考) 時間外労働時間 (労働基準法)

	時間外労働上限時間	要件
一般労働者	年720時間	・月100時間未満(休日労働含む) ・複数月平均80時間以内(休日労働含む) ・月45時間超は年6回まで
ドライバー	年960時間	・月の制限なし

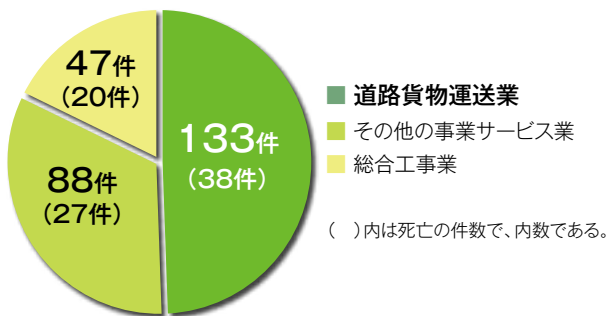
→ 将来的には一般労働者と同じ720時間に

脳・心臓疾患の労災請求件数、支給決定件数が全業種の中でワースト 1

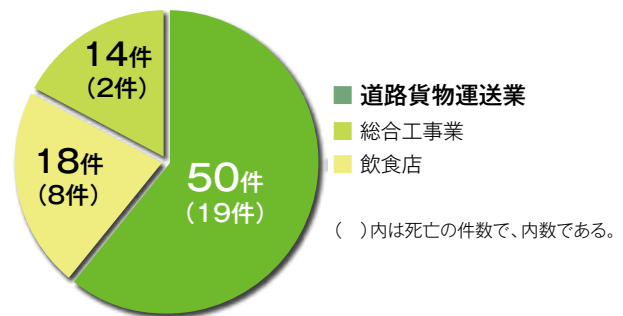
- ・道路貨物運送業は、脳・心臓疾患による労災請求件数、労災支給決定件数ともに、全業種において最も多い業種（令和 4 年度：請求件数 133 件、支給決定件数 50 件）となっています。
- ・自動車運転者の過重労働を防ぐことは、過労死の防止等労働者自身の健康確保のみならず、交通事故防止の観点からも重要です。

脳・心臓疾患の労災請求件数、支給決定件数の上位 3 業種（令和 4 年度）

請求件数



支給決定件数



労働時間の短縮／改善基準告示の遵守が必要

- ・持続可能な物流の実現に向けて、ドライバーの安定的な確保は、非常に大きな課題です。ドライバー不足の大きな要因として、他業種に比べて厳しい労働条件があげられます。全産業平均に比べ、労働時間が約 2 割長い一方で、賃金は 5～10% 安く、まだ手荷役の現場も少なくありません。適正運賃の収受とともに、労働環境改善の視点からも、物流現場での働き方改革が必要です。
- ・コンプライアンスはもとより、ドライバー確保に重要な労働時間の短縮に向けて、確実に改善基準告示を遵守することが必要です。

労働基準監督署による荷主対策も追加

- ・ドライバーの労働時間の短縮には、運送事業者の自助努力が必要なことは言うまでもありませんが、荷待ち時間や荷役時間の短縮には、荷主や社会の理解と協力が必要です。
- ・今回の改善基準告示の改正においては、荷主都合による長時間の荷待ちによって改善基準告示が守れない実態に対しては、発着荷主や元請事業者に対して労働基準監督署から配慮を要請することとなりました。荷主の協力の下、改善基準告示遵守に向けた取り組みを進めていくことが望まれます。（詳しくは 27 ページ参照）

2 改善基準告示の対象者 (施行通達第2の1(1)、(5))

Point!

- 改善基準告示の対象者は自動車の運転者で、**主たる業務が自動車の運転**である人
- 対象となる車両は営業用、自家用に関わらず四輪以上で公道を走行する車両
- 個人事業主であっても、自動車運転業務を行う場合は告示を遵守することが求められる

対象となる人

- ・改善基準告示の対象となるのは、**主たる業務が自動車の運転である人**です。職種の呼称が「運転者」であるかどうかは関係なく、主たる業務が自動車の運転である人は改善基準告示を守らなければなりません。
- ・工場等の製造業における配達部門の自動車運転者等、貨物自動車運送事業以外の事業場で、主として物を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する運転者も改善基準告示の対象となります。
- ・自動車を運転する時間が労働時間の半分以上を超えており、その業務に従事する時間が年間総労働時間の半分以上を超えることが見込まれる場合には「主たる業務が自動車の運転」とであると判断されます。
- ・労働者に該当しない個人事業主は、直接、改善基準告示の対象ではありませんが、国土交通省が告示で定める基準により、実質的に改善基準告示の遵守が求められます。

対象となる車両

- ・改善基準告示では対象となる人を「**四輪以上の自動車の運転の業務に主として従事する者**」とされています。
- ・仕事の内容が自動車の運転であれば、乗っている車両が**営業用であっても、自家用であっても、軽自動車であっても**、改善基準告示の対象となります。
- ・改善基準告示では**公道を走行する車両**が対象になります。

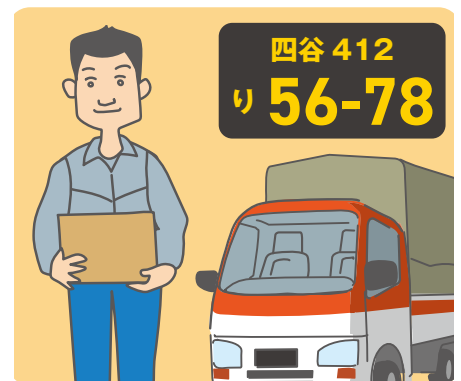
緑ナンバー運転者



白ナンバー運転者



個人事業主



改善基準告示に違反すると

- ・改善基準告示は、法律ではなく厚生労働大臣告示であるため、罰則の規定はありません。ただし、労働基準監督署の監督指導において改善基準告示違反が認められた場合、その是正について事業場の自主的改善が図られるよう指導が行われます。
- ・なお、貨物自動車運送事業法等の運行管理に関する規定等に重大な違反の疑いがあるときは、行政処分の対象となることがあります。

荷主には罰則がないの？

荷主企業がトラック運転者に長時間の荷待ちをさせることは、労働基準関係法令に違反するものではありませんが、トラック運送事業者の改善基準告示違反が長時間の恒常的な荷待ちによるものと疑われる場合、労働基準監督署では、荷主や元請事業者等に対してそのような荷待ち時間を発生させないよう努めること等について要請することとなっています。(27ページ 12. 荷主対策を参照)

(厚労省Q&A 6-1)

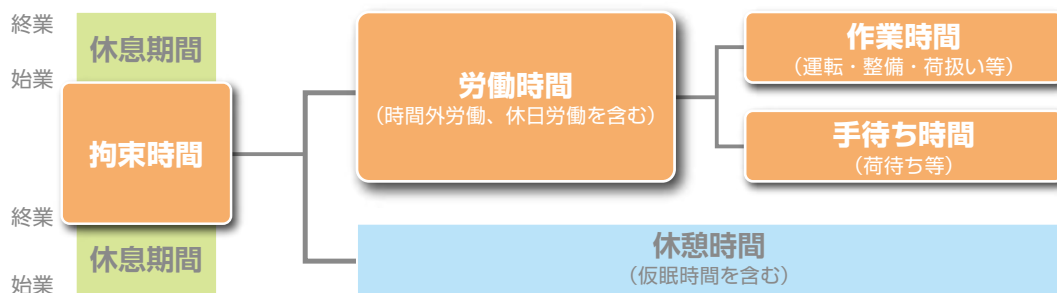
3 1年、1か月の拘束時間 (改善基準告示第4条第1項第1号、第2号)

Point!

- 1年の拘束時間は **3,300 時間以内** (労使協定により **3,400 時間まで延長可**)
- 1か月の拘束時間は **284 時間以内** (労使協定により年6か月まで **310 時間まで延長可**)

拘束時間とは

- ・拘束時間とは、運転時間や作業時間だけでなく休憩時間や仮眠時間も含めた、始業してから終業するまでのすべての時間のことです。



1年、1か月の拘束時間 (原則)

- ・改善基準告示では、1年間の拘束時間は**原則 3,300 時間以内**、と定められています。今回の改正により、新たに上限が設けられました。
- ・1か月の拘束時間は**原則 284 時間以内**、と定められています。今回の改正により、9時間短縮されました。
- ・年間の原則 3,300 時間を 12 か月で割ると、1 か月あたりは 275 時間となります。月に1回の休日労働に相当する9時間を考慮して「月 275 時間+休日労働 1 日 9 時間=月 284 時間」が1か月の拘束時間の上限とされました。
- ・ただし、年間を通してすべての月において月の上限 284 時間に達していると、「284 時間×12 か月= 3,408 時間」となり、1年間の上限である 3,300 時間を大きく超え、告示違反となるので注意が必要です。

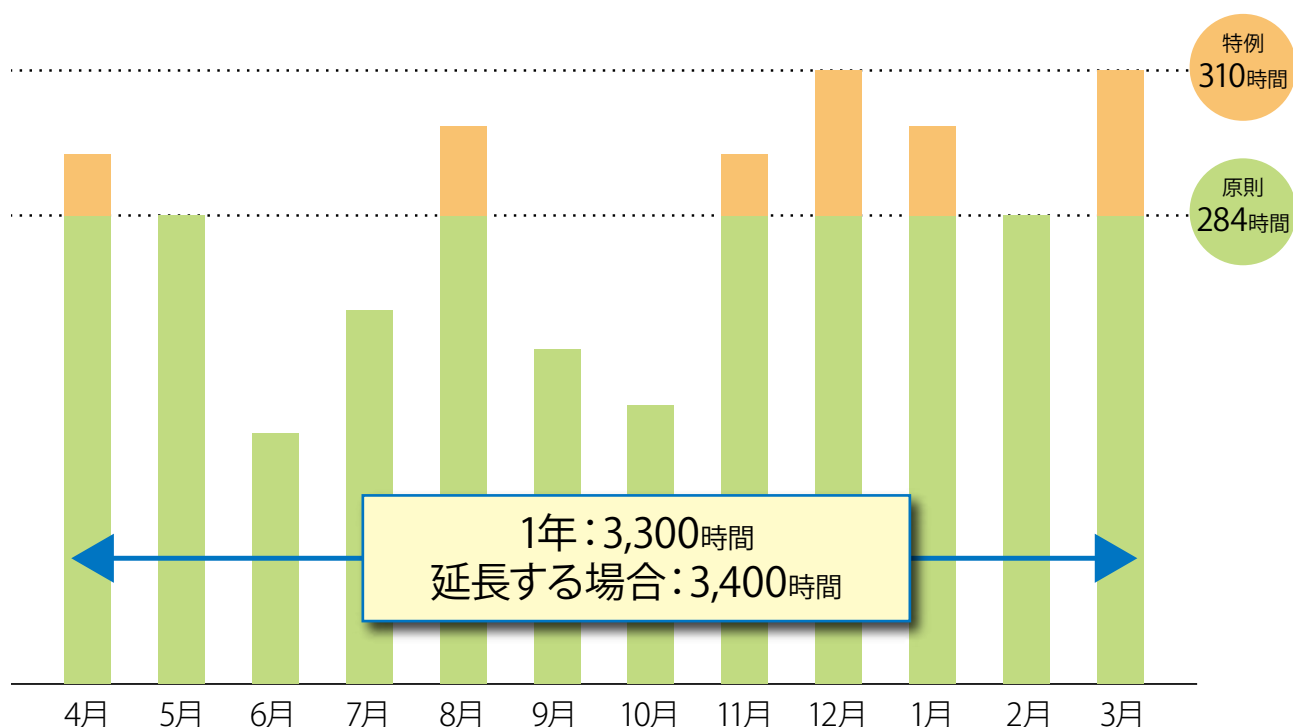
1年の拘束時間 原則 3,300 時間とは？

- ・法定労働時間をもとに計算した1か月あたりの拘束時間は
1年間の法定労働時間 週 40 時間× 52 週 = 2,080 時間
1年間の休憩時間 1 時間× 5 日× 52 週 = 260 時間
(2,080時間+260時間) ÷ 12か月 = 195時間① となります。
- ・労働基準法による1年間の時間外労働の上限が 960 時間ですので、
1か月あたりで単純計算すると
960 時間 ÷ 12 か月 = 80 時間② となります。
- ・このことから、
(① 195 時間+② 80 時間) × 12 か月 = **3,300 時間** が1年の拘束時間の原則とされました。

労使協定による1年、1か月の拘束時間の特例

- ・ 労使協定を締結することにより、1年間の総拘束時間を **3,400 時間**まで延長できます。
(労使協定の記載例は、63 ページを参照)
- ・ また、労使協定を結ぶことにより、**年間6 か月**までは、年間の総拘束時間が 3,400 時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を **310 時間**まで延長できます。
- ・ ただし、労使協定が締結されていたとしても、1か月の拘束時間が 284 時間を超える月が **4 か月連続すること**は認められません。
- ・ また、厚生労働省では1か月の時間外労働時間 100 時間を「過労死ライン」として労災認定の一つの基準としており、過労死防止の観点から **1か月の時間外・休日労働時間数が 100 時間未満とするよう努める**ことが必要です。

労使協定による拘束時間の例



改善基準告示における時間の考え方

「1か月」とは、原則として暦月のことをいいますが、就業規則や勤務割表等で特定日を起算日として定めている場合には、その特定日から起算した1か月を「1か月」とすることができます。

その場合、就業規則や労使協定等で定めた期間の初日が、「1年」、「1か月」、「1週間」の起算日となり、それぞれの起算日から計算した時間が、改善基準告示で定める時間を超えていなければ違反とはなりません。

また、36協定の起算日と合わせる必要はありませんが、分かりやすく効率的な労務管理を行うために、同じ起算日とすることが望ましいでしょう。

(厚労省 Q&A 1-3)

4 1日の拘束時間、休息期間 (改善基準告示第4条第1項第3号～第5号)

Point!

- 1日の拘束時間は **13時間以内** (上限 **15時間**、14時間超は週2回までが目安)
- 1日の休息期間は **継続11時間以上** となるよう努めるのが基本
- 最低でも **継続9時間** を下回ってはならない
- 宿泊を伴う長距離貨物運送では、**週2回まで** であれば最大拘束時間を **16時間** とすることが可能
- 1日の拘束時間及び1日の休息期間がともに基準を満たしていなければならない

(1) 1日の拘束時間の考え方 (改善基準告示第4条第1項第3号、第4号)

1日の拘束時間

- ・ 1日の拘束時間は、**原則13時間以内**とされています。
- ・ 改善基準告示では、「1日」を「**始業時刻から起算した24時間**」としています。
- ・ 始業時刻が朝7時であれば、翌日の朝7時までの24時間が「1日」となります。

表1 1日13時間以内の拘束時間として月の拘束時間を284時間とした例

日	月	火	水	木	金	土
休み	13時間	12時間	12時間	11時間	12時間	9時間
休み	13時間	12時間	12時間	11時間	12時間	休み
休み	13時間	12時間	12時間	11時間	12時間	9時間
休み	13時間	12時間	12時間	11時間	12時間	休み
休み	13時間	13時間	(月稼働日24日) 計284時間			

- ・ 全ての出勤日の拘束時間を13時間とすると、 $24\text{稼働日} \times 1\text{日}13\text{時間} = 312\text{時間}$ となり、1か月の拘束時間が284時間を大きく超えてしまいます。上記表1のように、1日の拘束時間を11時間や12時間の日を設ける等、拘束時間を日々調整する必要があります。
- ・ 月末になって月の拘束時間が超えてしまうことがないように、**1か月の拘束時間を意識しながら**、毎日の拘束時間管理を行うことが大切です。

1日は最大15時間まで延長可能

- ・運行や業務の状況によってはどうしても1日の拘束時間が13時間以内とならないケースもあることから、1日の拘束時間を**最大15時間**とすることができます。
- ・ただし、1日の拘束時間が14時間を超える回数は、**1週間で2回以内を目安**とすること、また、1日の拘束時間が14時間を超える日が連続することは望ましくないとされています。

表2 1日14時間超が週2回、休日労働（1日9時間）があり、月の拘束時間を284時間とした例

日	月	火	水	木	金	土
休み	15時間	10時間	13時間	9時間	15時間	8時間
休み	15時間	9時間	8時間	8時間	15時間	休み
9時間	15時間	9時間	8時間	9時間	15時間	8時間
休み	15時間	9時間	9時間	13時間	15時間	休み
休み	15時間	10時間	(月稼働日 25日) 計 284時間			

- ・労使協定を結ばず月 284 時間の範囲で1日の拘束時間を15時間まで延長すると、他の日の拘束時間を大幅に短くする必要があります。
- ・法定休日に労働した時間も拘束時間に含める必要があります。

表3 労使協定を締結し、月の拘束時間を310時間とした例

日	月	火	水	木	金	土
休み	15時間	12時間	11時間	10時間	15時間	9時間
休み	15時間	10時間	10時間	10時間	15時間	9時間
休み	15時間	10時間	10時間	10時間	15時間	休み
9時間	15時間	10時間	14時間	12時間	15時間	9時間
休み	15時間	10時間	(月稼働日 26日) 計 310時間			

- ・労使協定を結ぶことにより、1か月の拘束時間を310時間まで延長できますが、1日の拘束時間の上限は最大でも15時間以内に収めなければなりません。

法定休日と所定休日の違い

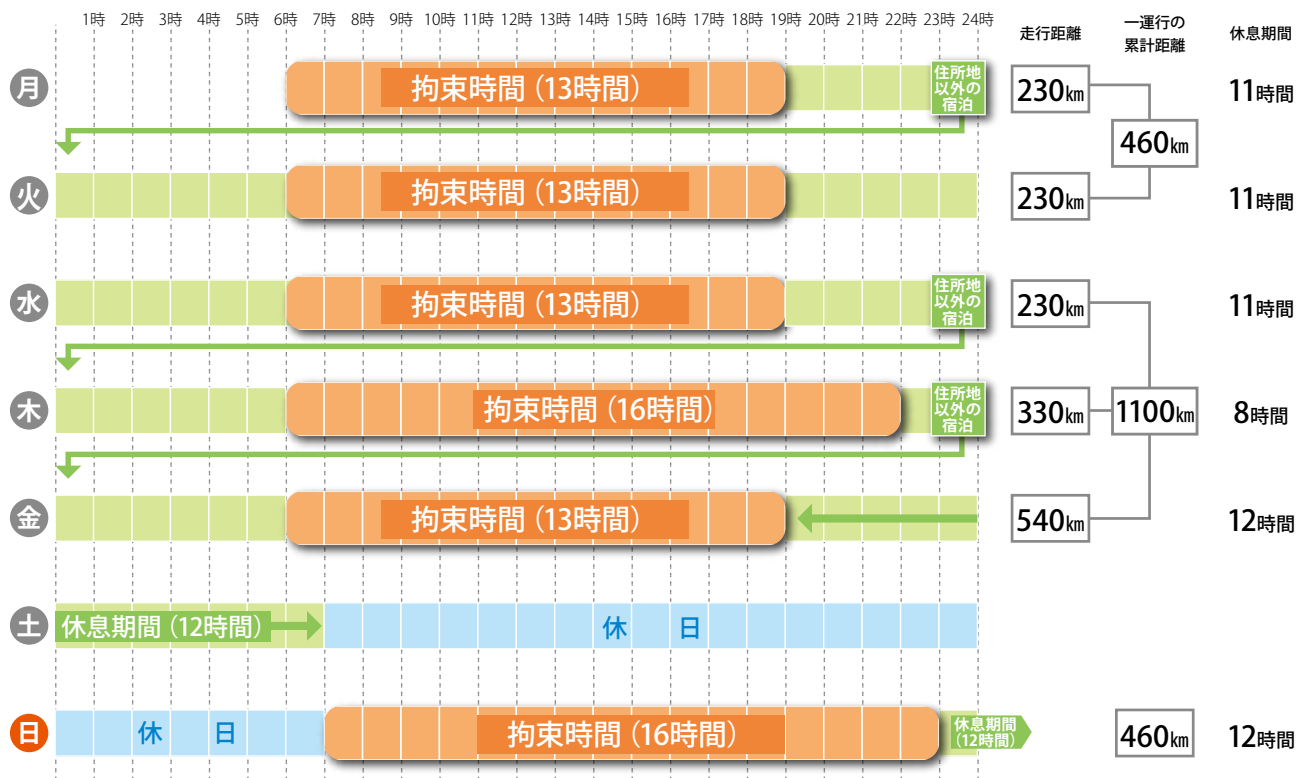
- ・法定休日とは、労働基準法に定められた休日のことです。法律では週に1回、または4週に4回の休日を与えることが義務づけられています。
- ・法定休日に労働させる場合には36協定を締結し、労働基準監督署に届出なければなりません。なお、**法定休日に労働した時間は休日労働時間**となります。
- ・休日労働は2週間に1回が限度とされています。(26ページ参照)
- ・他方で、所定休日とは「法定外休日」とも呼ばれ、会社が独自に決めることのできる休日を行います。**所定休日に労働した時間は、休日労働時間とは異なり、時間外労働時間としてカウントします。**

宿泊を伴う長距離貨物運送の特例

- ・ドライバーの1週間における運行がすべて長距離輸送（一の運行※が450km以上）であり、その間の休息期間がドライバーの住所地以外の場所になる場合において、週2回までであれば**最大拘束時間を16時間**とすることができます。

※「一の運行」とは、自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に到着するまでをいいます。

宿泊を伴う長距離特例による運行の例



- ・上記運行例をみると、1週間における運行は全て一の運行の走行距離が450km以上であり、住所地以外の場所で宿泊を伴う休息を1回以上行っているため、1週間のうち2回まで拘束時間を16時間に延長することができます。（上記運行例の木曜日と日曜日）
- ・拘束時間を16時間まで延長した場合は、一の運行終了後に必ず12時間以上の休息期間を与える必要があります。

なぜ、長距離の特例ができたの？

宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、車中泊等住所地以外の場所における休息期間を確保するよりも、運行終了後に住所地での休息期間を十分に確保することの方が、トラック運転者の疲労回復を図る等の観点からは、より効果的であると考えられます。こうしたことから、宿泊を伴う長距離貨物運送に限り、1週間について2回まで1日の拘束時間を「16時間」とすることが今回の改正に盛り込まれました。

(2) 1日の休息期間の考え方 (改善基準告示第4条第1項第5号)

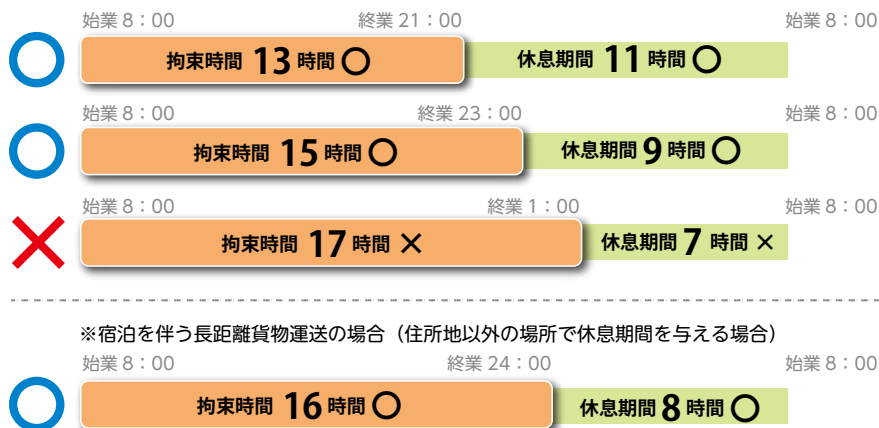
1日の休息期間

- ・休息期間とは、終業時刻から次の始業時刻までの時間で、ドライバーが業務から解放され、ドライバー自身が完全に自由にできる時間です。
- ・ドライバーの心身を健康に保ち、安全・安心な運行ができるよう、睡眠時間をしっかりと取って身体を休めるための時間が休息期間です。
- ・改善基準告示では、1日の休息期間を、勤務終了後、**継続11時間以上与えるよう努めること**を基本とし、継続して11時間の休息期間を与えることが難しい場合であっても、**継続9時間を下回ってはならない**とされています。

宿泊を伴う長距離貨物運送の特例

- ・宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は、1日の休息期間を**1週について2回に限り、継続8時間以上**とすることができます。
- ・休息期間のいずれかが継続9時間を下回る場合は、運行終了後、**継続12時間以上の休息期間**を与えなければなりません。

1日の拘束時間および1日の休息期間



→1日の拘束時間は16時間まで延長可(週2回まで)、1日の休息期間は継続8時間以上(週2回まで)
→の運行終了後は**継続12時間以上の休息期間**を与えなければなりません。

なぜ、休息期間が継続11時間なの？

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」(平成30年7月6日公布)によって、労働時間等の設定の改善に関する特別措置法(労働時間等設定改善法)が改正されたことにより、勤務間インターバル制度導入が企業の努力義務となりました。

勤務間インターバルとは、終業から始業までの時間をいい、脳・心臓疾患の労災認定基準において、長時間の過重業務の判断にあたっては、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、評価することとされています。

このことから、改善基準告示では「継続11時間以上与えるよう努める」こととされました。

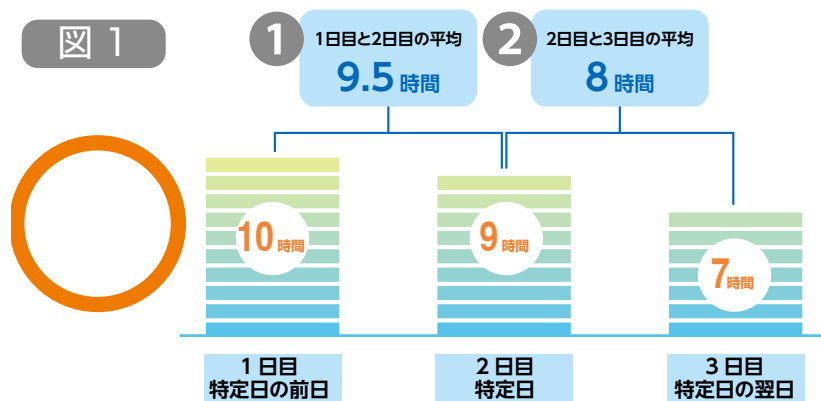
5 運転時間 (改善基準告示第4条第1項第6号)

Point!

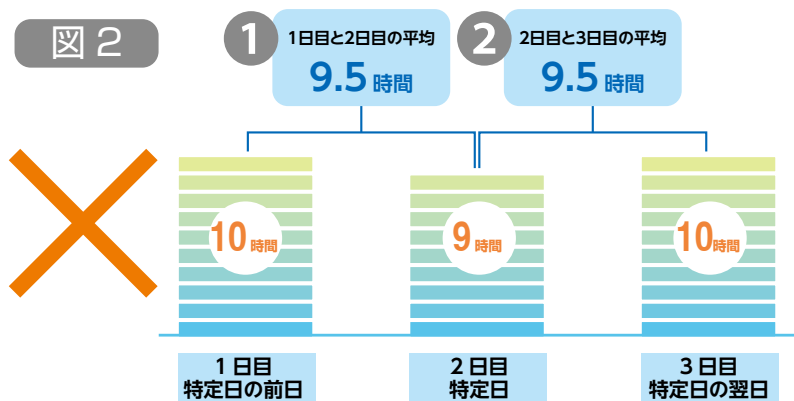
- 1日の運転時間は2日平均で1日9時間以内
- 1週の運転時間は2週平均で1週44時間以内

2日平均1日の運転時間

- ・1日の運転時間は、1日ごとの運転時間で考えるのではなく、始業時刻から始まる2日(48時間)を平均して計算する必要があります。
- ・計算方法は、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、前後2日の平均を計算します。
- ・前後2日間の平均がいずれも9時間を超えた場合に「違反」となります。



- ・上の図1では、②2日目と3日目の平均が8時間なので違反になりません。

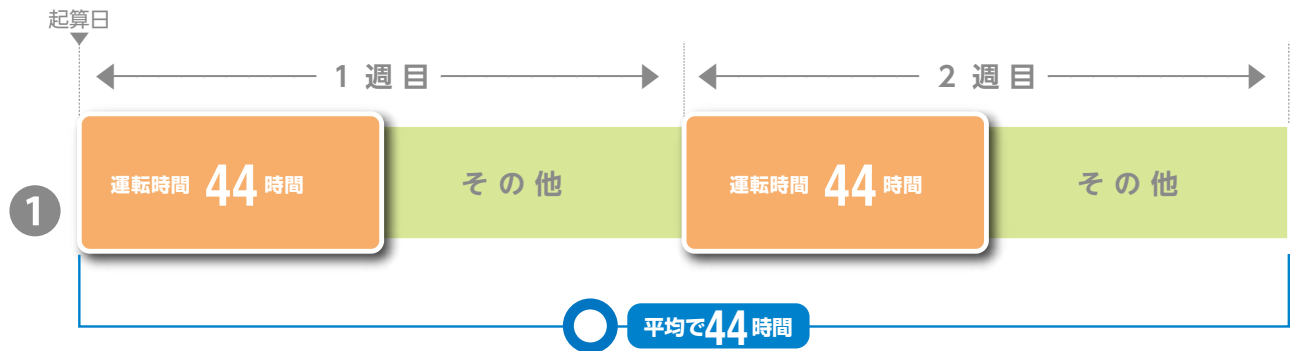


- ・上の図2では、①1日目と2日目の平均も②2日目と3日目の平均も9.5時間のため、いずれも2日平均9時間を超えるので違反となります。

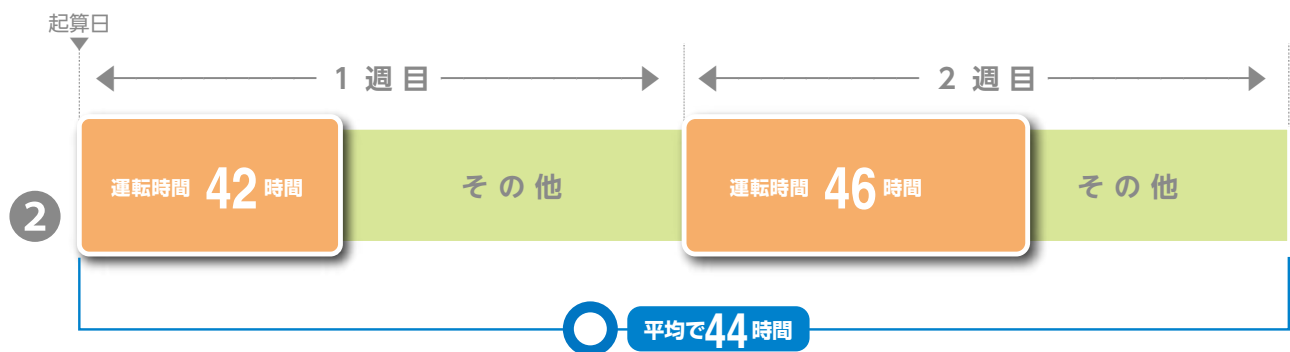
- ・「2日平均で9時間」とは、任意のどの2日を切り取ってみても平均9時間以内ということではなく、特定日である2日目と1日目との平均か、2日目と3日目との平均のどちらか一方が平均9時間以内となっていれば、改善基準告示の違反にはなりません。

2週平均 1週の運転時間

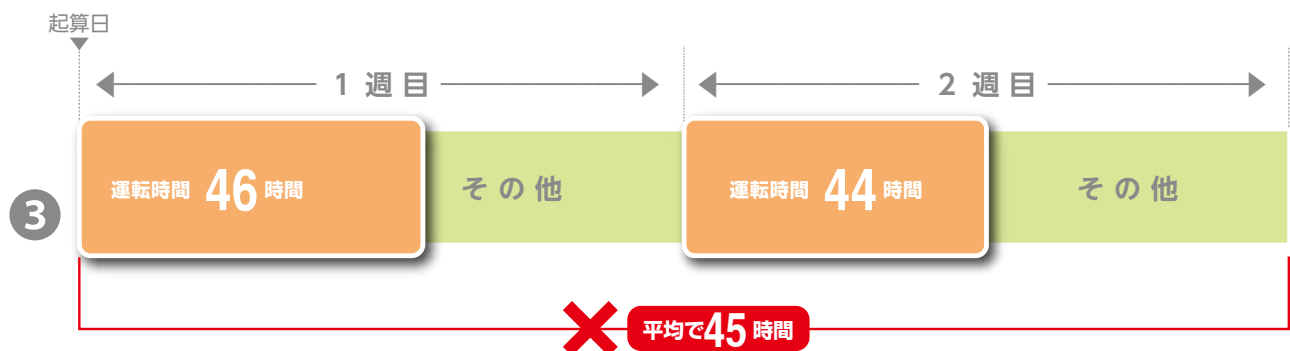
- ・運転時間は、2週平均で**1週平均 44 時間以内**という制限もあります。
- ・計算方法は特定の日を起算日として2週ごとに区切り、その2週ごとに計算します。
- ・1日の運転時間だけでなく、1週間の運転時間に気を配る必要があります。



① は1週当たりの運転時間が2週平均で $(44+44) \div 2=44$ で 44 時間以内なので○



② は1週当たりの運転時間が2週平均で $(42+46) \div 2=44$ で 44 時間以内なので○



③ は1週当たりの運転時間が2週平均で $(46+44) \div 2=45$ で 44 時間を超えるので×

6

連続運転時間 (改善基準告示第4条第1項第7号、第8号)

Point!

- 連続運転時間は **4時間以内**
- 運転の中断は1回あたり **おおむね10分以上**で、**合計30分以上必要**
- SA・PA等に駐停車できない等、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合は **4時間30分まで延長可能**
- 運転の中断時は **原則として休憩**

連続運転時間

- ・ 運転時間が長くなると、注意力が落ち、目や身体の疲れがたまり、交通事故を起こす可能性が高くなるといわれています。そのため、改善基準告示では連続運転時間は**4時間以内**と定められています。
- ・ 例外として、サービスエリアやパーキングエリア、コンビニエンスストア、ガスステーションや道の駅等が満車である等により駐車または停車できず、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、**4時間30分まで延長**することができます。ただし、これはあくまでも例外規定ですので、4時間を超えることを前提とした運行計画を立てることは認められませんので注意が必要です。
- ・ 連続運転時間のカウントは、**累計の休憩時間が30分になった時点でリセット**され、次に運転を開始した時点から新たに連続運転時間をカウントすることになります。

運転の中断

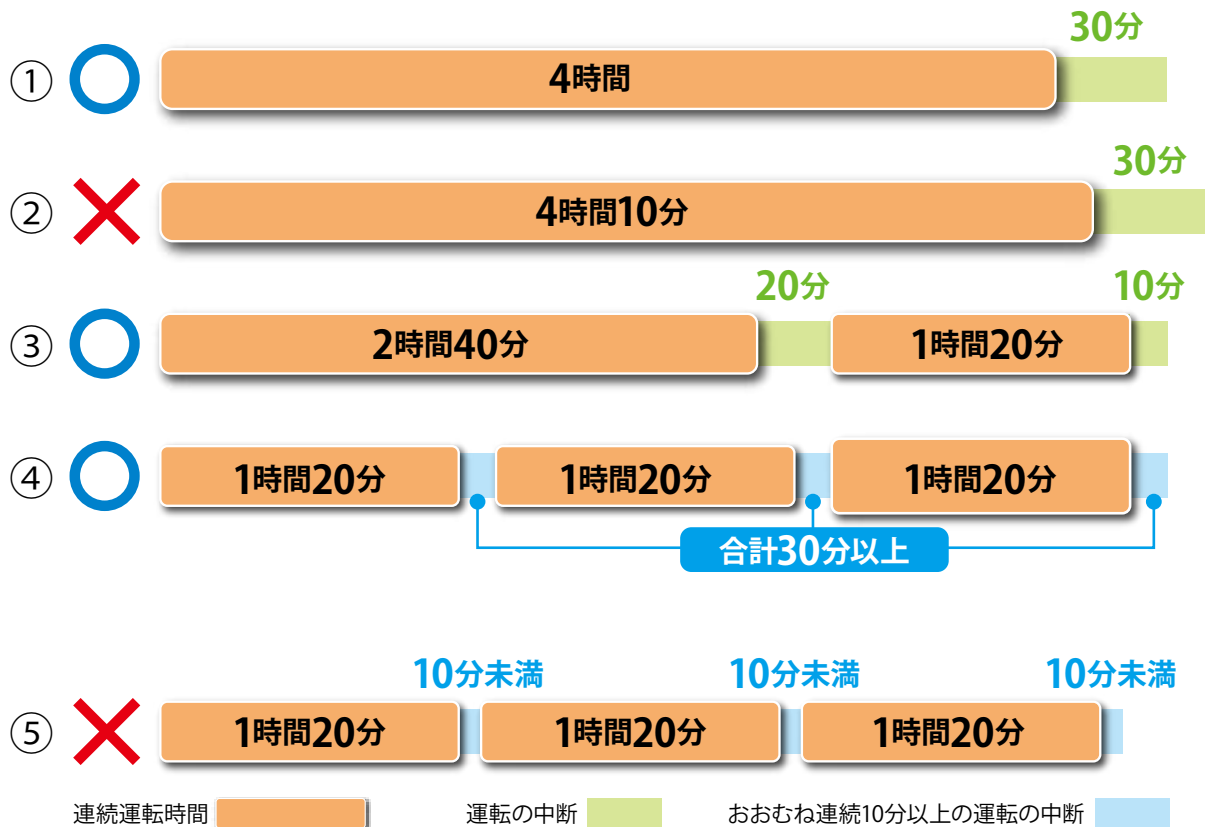
- ・ 「運転の中断」について、今回の改正によって「**原則として休憩**」を与えることとされました。これは、トラック運転者が運転の中断時に荷積み・荷下し等の作業を行うことで、十分な休憩が確保されないという実態があることを踏まえ改正されたものです。
- ・ 一方で、業務の実態を踏まえ、短期的には見直しが難しい等特段の事情がある場合は、運転の中断の際、**荷積み、荷下しを行っても改善基準告示違反になるものではありません。**
- ・ 運転の中断時に特段の事情なく休憩が全く確保されないような1か月間の運行計画を作成することは、「**原則として休憩を与える**」ものとは認められません。中断時に適切に休憩が確保されるような運行計画を作成することが必要です。
- ・ 1回あたりの運転の中断時間は「**おおむね10分**」とされていますが、10分未満となる場合が3回連続することは認められません。

運転の中断時の休憩は、就業規則の休憩とは別に与える必要があるの？

運転の中断時に休憩を与える場合は、その休憩を就業規則の休憩時間（法第34条）に含めるか、別に休憩を与えるかは、それぞれの事業場で定めることとなります。事業場の勤務実態等にあわせ、労使でよく話し合った上で、就業規則等に定めましょう。ただし、使用者においては、法第34条の休憩時間（労働時間が6時間を超える場合は少なくとも45分、8時間を超える場合は少なくとも1時間）を運転の中断時に休憩を与えるか否かにかかわらず、休憩を適切に与える必要があります。

(厚労省Q&A 3-9)

運転の中断の例



- ①③④について、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、1回がおおむね連続10分以上、合計が30分以上運転を中断しているもので、条件を満たしています。
- ②について、運転直後に連続30分運転を中断しているものの、連続運転時間が4時間を超えているので、改善基準告示違反になります（例外が適用されていない場合）。
- ⑤について、1回が10分未満の運転の中断が3回連続しているもので、改善基準告示違反になります。

運転の中断時間 おおむね10分とは？

- 今回の改正では、運転の中断時間が「おおむね連続10分以上」になりました。これはデジタルタコグラフにより細かな時間管理が可能になる中で、運転の中断時間が10分にわずかに満たないことをもって直ちに改善基準告示違反とするのはトラック運転者の勤務実態を踏まえたものではないという観点から見直されたものです。
- 厚労省のQ&Aでは、運転の中断時間「5分」は、おおむね10分から著しく乖離しているため、**中断時間と認められない**とされていますので注意が必要です。

(厚労省Q&A 3-10)

■関連するQ&A 3-7、3-8、3-9、3-10、3-11、3-12

7 予期し得ない事象 (改善基準告示第4条第3項)

予期し得ない事象とは？

Point!

- 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- 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場合

予期し得ない事象

- ・トラックの運行にあたっては運行計画を守りながら業務に当たりますが、自車の故障や他車の事故、あるいは自然災害等、自分では避けることのできない「予期し得ない事象」によって、計画通りの運行ができなくなる場合があります。
- ・予期し得ない事象に遭遇し、運行計画に対して遅延が生じた場合には、その対応に要した時間について1日の拘束時間、2日平均の運転時間、連続運転時間から除くことができます。
- ・予期し得ない事象に遭遇し対応する場合は運転日報等の通常の記録に加えて、公的機関のホームページ情報等、客観的な記録(17ページ参照)を残すことが必要となります。
- ・対応に要した時間を含めて算出した時間が1日または2暦日の拘束時間の限度を超えた場合は、勤務終了後、1日の勤務の場合には継続11時間以上、2暦日の勤務の場合には継続24時間以上の休息期間を与えなければなりません。
- ・この取扱いは、トラック運転者に係る1日の拘束時間、2日平均の運転時間、連続運転時間の例外的な取扱いとなるので、1か月の拘束時間等改善基準告示の他の規定の適用にあたっては、予期し得ない事象の対応時間を除くことができません。したがって1か月の最終日に予期し得ない事象が発生した場合であっても、1か月の拘束時間等の上限を超えた時間を差し引くことはできないため、注意が必要です。

予期し得ない事象への対応時間

①運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと（車両故障）

- ・運転中に乗務している車両が予期せず故障し、修理会社等に連絡して待機する時間、レッカー車等で修理会社等に移動する時間及び修理中の時間は予期し得ない事象への対応時間に該当します。
- ・一方で、別の運転者が出勤を命じられ、勤務する場合におけるその運転者の勤務時間は該当しません。



② 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと（フェリー欠航）

- ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したことに伴い、フェリーの駐車場で待機する時間は予期し得ない事象への対応時間に**該当します**。
- ・また、フェリー欠航に伴い、急ぎよ陸路等で移動する場合、陸路での移動時間がフェリー運航時間とおおむね同程度である等、経路変更が合理的であると認められるときは、当該移動時間は予期し得ない事象への対応時間に**該当します**。



③ 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（災害や事故による道路封鎖、道路渋滞）

- ・前方を走行する車両の衝突事故により発生した渋滞に巻き込まれた時間や、地震や河川氾濫に伴う道路の封鎖や、道路の渋滞等に巻き込まれた時間は予期し得ない事象への対応時間に**該当します**。
- ・一方で、災害や事故の発生を伴わない自然渋滞（商業施設や大型イベントの開催、お盆休み等の帰省ラッシュ等、単なる交通集中等）に巻き込まれた時間、相当程度遠方の事故渋滞の情報に基づき迂回する時間、鉄道事故等による振替輸送・代行輸送等に要した時間は**該当しません**。



④ 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（異常気象）

- ・運転前に大雪警報が発表されていたものの、まもなく解除が見込まれていたため、運転を開始したが、運転開始後も大雪警報が解除されず、結果として運転中に正常な運行が困難となった場合には、その対応に要した時間は予期し得ない事象への対応時間に**該当します**。
- ・一方、異常気象であっても警報が発表されない場合における対応時間は**該当しません**。



客観的な記録とは

- ・ 予期し得ない事象の対応時間は客観的に確認が出来るよう、次の①、②の記録が必要です。

① 運転日報上の記録

- ・ 対応を行った場所
- ・ 予期し得ない事象に係る具体的事由
- ・ 当該事象への対応を開始し、及び終了した時刻や所要時間数

② 予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料

- ・ 遭遇した事象に応じ、例えば次のような資料を残す必要があります。
 - (a) 車両故障の場合
修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等
 - (b) フェリー欠航の場合
フェリー運航会社等のホームページに掲載されたフェリー欠航情報の写し
 - (c) 災害や事故による道路封鎖、道路渋滞の場合
公益財団法人日本道路情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し
(渋滞の日時・原因を特定できるもの)
 - (d) 異常気象の場合
気象庁のホームページ等に掲載された異常気象等に関する気象情報等の写し

運転中に急病対応や犯罪に巻き込まれた場合はどうなるの？

運転中に自動車運転者が同乗者の急病対応を行う場合や犯罪に巻き込まれた場合は、停車せざるを得ず、道路の封鎖又は渋滞につながると考えられることから、③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に該当するものとして取り扱われます。例えば、同乗者の急病への対応時間、トラック運転者が犯罪に巻き込まれた場合における警察等への対応時間等については、「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。

(厚労省Q&A 3-14)

トラック運送
事業者の
みなさまへ



発着荷主の
みなさまへ

トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センター

トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を無料でお受けします。

2024年問題
とはなに？
どのような
対応が必要？

荷主の立場で
できる改善は？

ドライバーの
運転時間に
限度があったの？

こんな困りごとなど、
ご相談ください！

荷待ち時間の削減を、
どう進めればいいのか？

ご相談方法①
ポータルサイト
相談専用ページから



役立つ
サポート情報も！

ご相談方法②
フリーダイヤル
東日本:0120-763-420
西日本:0120-625-109



ご利用時間：9～17時
(12～13時は休憩)
休日：土日祝、
12/29～1/3

通話料無料！

もっと詳しく
相談したい！

オンラインによる
ご相談



詳しいご相談
を職場から
お気軽に！

コンサルタントの
訪問



労務管理・
物流改善の
専門家がお
伺いします！

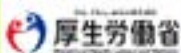


トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト [トラックポータル](https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/) <https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>

厚生労働省委託事業 令和5年度 自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業



2023.04



自動車運転者の長時間労働改善
に向けたポータルサイト

物流と生活交通を支える自動車運転者の働き方に関する情報を紹介しています。



8 特例

(1) 分割休息 (改善基準告示第4条第4項第1号)

Point!

- 分割休息は休息期間が1回あたり3時間以上
- 2分割の場合は休息期間が合計10時間以上、3分割の場合は休息期間が合計12時間以上
- 3分割となる日が連続することは避け、分割休息の日は1か月の2分の1を限度

- ・実際の運行では作業状況や荷待ちの発生等により計画通りの運行ができなかったり、あるいは業務の都合上継続して次の業務までの間に継続9時間（宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は継続8時間）以上の休息期間を与えることが難しい場合が起こり得ます。
- ・そのような時に、当分の間、1か月程度の一定期間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。
- ・休息期間を分割して与える場合、1回の休息期間を3時間以上としなければなりません。
- ・また、2分割で与える場合には合計が10時間以上、3分割で与える場合には合計が12時間以上としなければなりません。
- ・休息期間は、3分割する日が連続しないように努めなければなりません。



- ・なお、トラックドライバー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いので、できる限り避けるようにしましょう。

■関連するQ&A 3-19、3-20、3-21

(2) 2人乗務 (改善基準告示第4条第4項第2号)

Point!

- 2人乗務の場合は拘束時間を20時間まで延長可能
- 休息期間は4時間まで短縮可能
- さらに条件を満たす車両内設備があれば24時間まで
- 加えて8時間以上の仮眠時間を与える場合は28時間まで延長可能

- ・ 2人乗務とは、1台のトラックにドライバーが2人で乗務する運行のことで、ツーマン運行とも呼ばれます。
- ・ 2人乗務では、トラックの車内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限り、1日の拘束時間を20時間まで延長することができ、休息期間を4時間まで短縮することができます。
- ・ また、今回の改正では、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、新たに、車両内設備が長さ198cm以上かつ幅80cm以上で、クッション材等により走行中の路面からの衝撃が緩和される車両内ベッドがある場合は、1日の拘束時間を24時間まで延長することができます。なおこの場合、運行終了後の休息期間を11時間以上与えなければなりません。
- ・ 加えて、車両内ベッドにおいて8時間以上の仮眠時間を与えられる場合では、拘束時間を28時間まで延長することができます。
- ・ なお、車両内ベッドについて、運転席の上部に車両内ベッドが設けられている場合等、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人乗務において運転者が運転している間に、もう一人が使用することは認められていません。

拘束時間 28時間まで延長のイメージ



■関連するQ&A 3-22、3-23、3-24

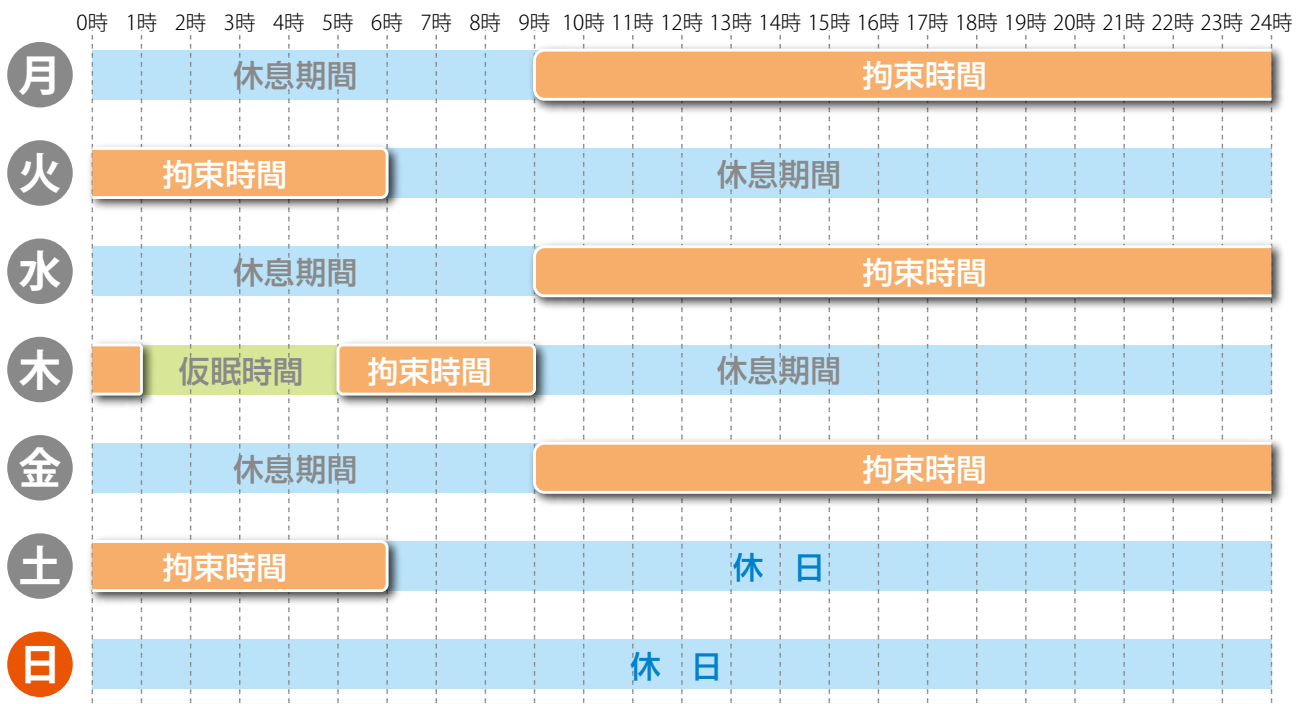
(3) 隔日勤務 (改善基準告示第4条第4項第3号)

- 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、継続休息期間を20時間以上与える場合は隔日勤務が可能
- 仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合には2週間について3回を限度に2暦日の拘束時間を**24時間**まで延長可能
- 2週間合計での拘束時間は**126時間** (21時間×6勤務) 以内

Point!

- ・隔日勤務とは、文字通り「1日間隔で勤務する働き方」のことです。
- ・改善基準告示における1日は始業時刻から24時間ですが、この隔日勤務の特例の「暦日」とは0時～24時を指します。

隔日勤務のイメージ



- ・上の図では1日おきに9時から始業する運行計画に沿って勤務しています。この運行の場合、「月曜と火曜」「水曜と木曜」「金曜と土曜」がそれぞれ暦日で1セットになっています。この2暦日のなかで拘束時間をルール内に収める必要があります。
- ・「月・火」および「金・土」の2暦日でみると、いずれも午前9時始業、翌日午前6時終業で拘束時間は**21時間**となっています。
- ・「水・木」の2暦日では、夜間に4時間の仮眠時間があるため、午前9時始業で翌日の午前9時まで、拘束時間が**24時間**まで延長できます。
- ・ただし、この週の拘束時間は合計で「 $21 + 21 + 24 = 66$ 時間」となっているため、翌週の拘束時間は「 $126 - 66 = 60$ 時間」以内に収める必要があります。

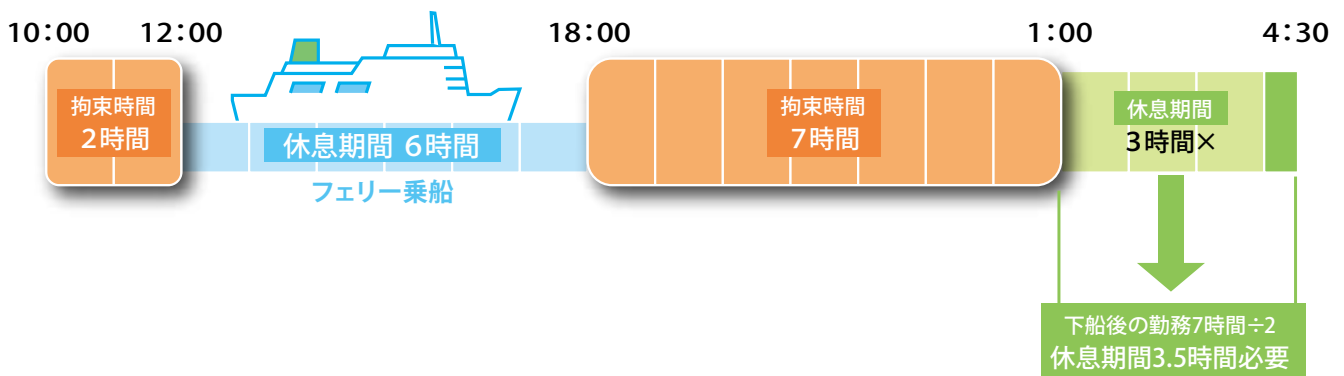
(4) フェリー (改善基準告示第4条第4項第4号)

Point!

- フェリー乗船時間は、**原則として休息期間**
- フェリー乗船時間が8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

- ・運行の途中においてフェリーに乗船する場合、フェリー乗船時間は**原則休息期間**として、1日の休息期間から差し引くことができます。
- ・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時間の2分の1を下回ってはなりません。
- ・フェリーの乗船時間が8時間を超える場合は、**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。一方、フェリー乗船時間が8時間以下である場合は、通常、休息期間下限9時間から乗船時間を減算した休息期間を確保した上で、その休息期間が終了した時点から次の勤務が開始されます。
- ・フェリー乗船中に運転日報を記載する時間や車両を移動する時間は労働時間となるため、フェリー乗船中であっても休息期間とは認められません。

フェリー乗船時の運行例



- ・上の図では、6時間フェリーに乗船していますので、与えるべき休息期間 = 9時間 - フェリー乗船時間6時間 = 3時間となりますが、下船時刻から勤務終了まで7時間ありますので、減算後の休息期間は7時間 ÷ 2 = 3.5時間必要となり、上図のように下船後の休息期間が3時間以下では違反となるので注意が必要です。

9 適用除外業務 (施行通達 第2の6)

Point!

- 法令や国・自治体の要請等に基づく緊急輸送は改善基準告示の適用除外
- 危険物輸送についても適用除外（石油タンクローリー等は除く）

① 災害対策基本法等に基づく緊急輸送の業務

- ・ 災害対策基本法、大規模地震対策特別措置法、原子力災害対策特別措置法及び武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律に基づき、都道府県公安委員会から**緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送**の業務に係る運転の業務については、大規模災害等発生時の応急対策の一環として、人命救助や災害拡大防止等のために行われる業務であり、**公益性が高く、かつ緊急の性格を有することから**、改善基準告示の適用が除外されます。

② 人命または公益を保護するために、法令の規定または国もしくは地方公共団体の要請等に基づき行う運転の業務

- ・ **人間の感染症や家畜伝染病にかかる緊急輸送や蔓延防止対策等**では、自然災害への対応と同様、時間との勝負となるため、人命や公益を保護するために急を要する輸送業務が発生します。したがって、こうした輸送では改善基準告示の適用が除外されます。
- ・ 具体的には、**新型インフルエンザ等対策特別措置法第54条に基づき新型インフルエンザ等緊急事態措置の実施に必要な緊急物資を運送する業務又は医薬品等を配送する業務や、家畜伝染病予防法に基づく家畜伝染病の蔓延の防止のために次に掲げるものを運搬する業務**がこれにあたります。

- (a) 家畜の死体
- (b) 家畜伝染病の病原体により汚染し又は汚染したおそれがある物品
- (c) と殺、殺処分、焼却、埋却、焼却、埋却若しくは消毒を実施するために必要な人員、防疫資材等

③ 消防法等に基づく危険物の運搬の業務

- ・一部の化合物や高圧ガス、火薬類、核物質等については、輸送にあたって消防法やその他の法律に基づく届出と運行計画書の提出が義務付けられている業務があります。こうした業務に係る輸送では、改善基準告示とは別に、それぞれの法律によってドライバーの配置や運転時間等が細かく決められているケースがあります。したがって、こうした輸送ではそれぞれの法律に定められたルールが優先され、改善基準告示の適用が除外されます。
- ・ただし、危険物のうち頻繁に行われる**石油タンクローリー等の輸送**については、**改善基準告示の対象**となります。

国や地方公共団体からの要請による輸送は適用除外になることも

- ・厚労省 Q&A の中では、施行通達で列挙される業務以外の業務については、①人命又は公益を保護するために、②法令の規定又は国若しくは地方公共団体の要請に基づき行われるものであるか、といった観点から、その業務の性格や内容に照らし、「適用除外業務」として取り扱うべきか否かを**個別具体的に判断**することとされています。
- ・例えば、大規模災害の発生時等に、緊急通行車両以外の車両による人員や物資の輸送業務が国や地方公共団体の要請により行われる場合には、これを「適用除外業務」として取り扱うこと等が考えられるとの見解が示されています。

(厚労省Q&A 5-1)

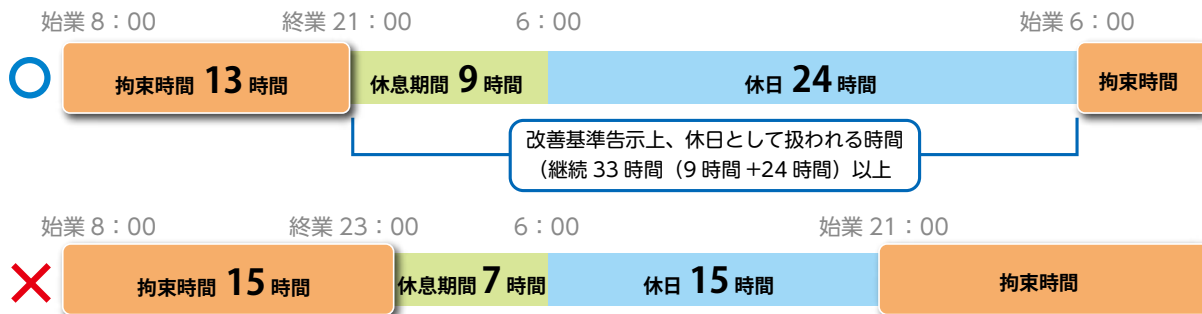
10 休日の取扱い (施行通達 第3の1 (2))

Point!

- 休日は**休息期間 + 24 時間**の連続した時間
- いかなる場合も **30 時間**を下回ってはならない

- ・改善基準告示では、休日は**休息期間 + 24 時間の連続した時間**と定められています。また、いかなる場合であっても **30 時間**を下回ってはなりません。
- ・通常勤務の場合、休息期間は 9 時間を下回ることとはできないこととされていますので、**9 時間 + 24 時間 = 33 時間の連続した時間**が必要になります。また、隔日勤務の場合は 20 時間 + 24 時間 = 44 時間を下回ることがないようにする必要があります。
- ・休息期間を分割して付与した場合 (分割休息)、2 人乗務の場合及びフェリーに乗船した場合等、休息期間に 24 時間を加えても 30 時間に満たない場合がありますが、この場合は休息期間に 24 時間を加えた時間ではなく、連続した 30 時間の労働義務のない時間が休日となります。
- ・休日は、暦の 1 日である 0 時から 24 時までの 24 時間ですが、トラック運転者の勤務は 2 暦日となることが多いことから、トラック運転者の場合は「休息期間 + 24 時間の連続した時間」が休日と定められています。したがって、必ずしも 0 時から考える必要はありません。

休日の与え方 (通常勤務の場合)



11 時間外労働、休日労働

(労働基準法第36条、第140条/
改善基準告示第1条第3項、第4条第5項)

Point!

- 時間外労働や休日労働をさせる場合は 36 協定を締結し、労働基準監督署へ届出が必要
- 休日労働の回数は、2 週について 1 回が限度

時間外労働及び休日労働の限度

- ・労働時間は原則として **1日 8 時間・1週 40 時間以内**とされ(法定労働時間)、休日は少なくとも **毎週 1 回**与えることとされています(法定休日)。
- ・法定労働時間を超えて時間外労働をさせる場合や法定休日に労働させる場合は、労働基準法第 36 条に基づく労使協定(36(サブロク)協定)を締結し、労働基準監督署に届け出なければなりません。
- ・36 協定で定める時間外労働の限度時間は、1 か月 45 時間及び 1 年 360 時間(1 年単位の変形労働時間制により労働させる労働者については、1 か月 42 時間及び 1 年 320 時間)です。
- ・臨時的にこれを超えて労働させる必要がある場合であっても、自動車運転の業務については、令和 6 年 4 月 1 日から **1 年 960 時間以内**としなければなりません。
- ・また、自動車運転の業務についても、「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」(平成 30 年厚生労働省告示第 323 号)が令和 6 年 4 月 1 日から全面適用されることから、労使当事者は、36 協定を締結するに当たっては、この指針の内容に十分留意しなければなりません。
- ・なお、自動車運転の業務については、時間外労働及び休日労働によって、改善基準告示の **1 日の最大拘束時間、1 か月の拘束時間、1 年の拘束時間**を超えてはなりません。

自動車運転業務における時間外労働の限度時間

	1 か月	1 年
原則	45 時間	360 時間
上限	—	960 時間

休日労働の回数

- ・休日労働の回数は **2 週について 1 回**が限度です。
- ・また、休日労働によって1年、1か月の拘束時間及び1日の拘束時間の限度を超えてはなりません。
- ・休日労働の場合であっても、定められた休息期間をとらなければなりません。

12 荷主対策 (施行通達 第4)

Point!

- 今回の改善基準告示の改正で、荷主（特に着荷主）が起因する理由によって改善基準告示が守れない実態に対しては、発着荷主に対して労働基準監督署から配慮を要請する「荷主対策」を新設

厚生労働省による荷主対策新設の背景と内容

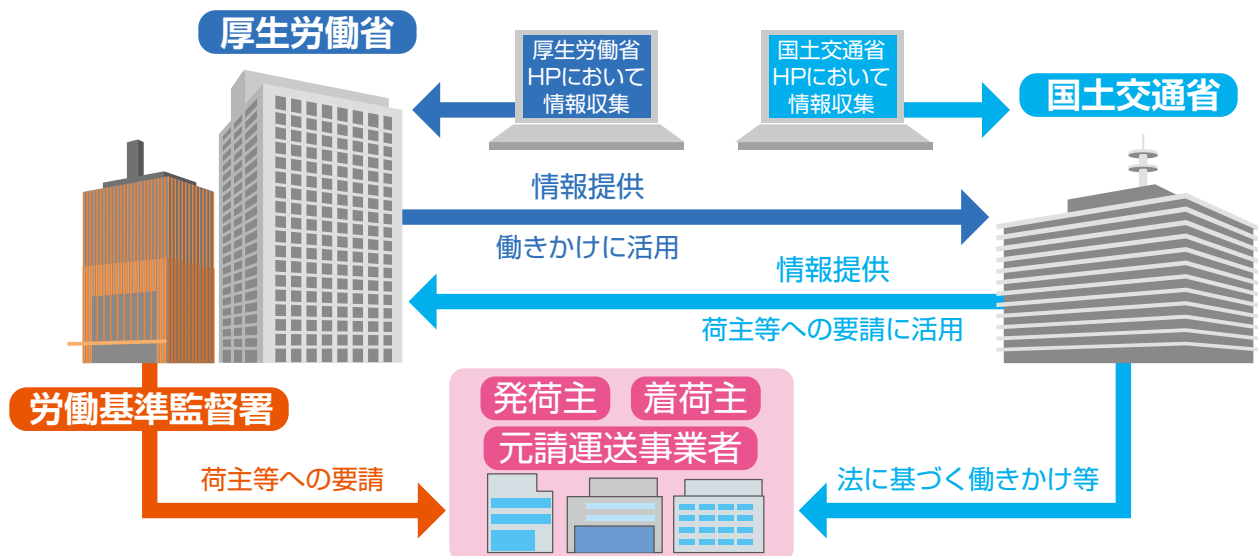
- ・脳・心臓疾患による過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種である道路貨物運送業では、長時間労働の是正やドライバーの労働環境改善等を積極的に進める必要があります。しかしながら、長時間労働の是正には、運送事業者の努力だけでは見直すことが困難な商慣習が顕在しています。
- ・厚生労働省においては、令和4年12月より発着荷主や元請運送事業者に対し、長時間の恒常的な荷待ちが疑われる場合は、労働基準監督署から「要請」を行うこととなりました。また、厚生労働省から国土交通省に情報提供を行い、国土交通省から荷主等に対して貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」等が行われます。

具体的な発着荷主への配慮要請とは

- ・発着荷主に対する労働基準監督署からの配慮要請の内容は、以下のとおりです。
 - ✓ 長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないように努めること
 - ✓ 運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること


対象企業の選定

- ・対象企業の選定にあたっては、厚生労働省ホームページ「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」の情報や、労働基準監督署が運送事業者に立入調査を行った際に収集した情報等が活用されます。



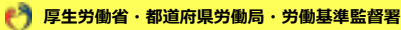
長時間の荷待ちに関する情報メール窓口

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



STOP!
長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちは、**自動車運転者の長時間労働の要因**となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも**長時間の荷待ちの改善**に向けてご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、ぜひ**前向きに検討をお願いします。**

 厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

道路貨物運送業の長時間労働の要因の中には、取引慣行等の個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものもあります。

厚生労働省では、道路貨物運送業における長時間労働の自主的な改善を困難としている要因の一つである、**荷主・元請運送事業者の都合による「長時間の荷待ち」に関する情報**を把握し、この改善に向けて荷主・元請運送事業者に対する「要請」や国土交通省への「情報提供」の参考とさせていただくこととしました。

本窓口では、道路貨物運送業の事業場における長時間・過重労働（労働基準法等の違反が疑われるものに限る。）の主な要因が荷主・元請運送事業者による「長時間の荷待ち」である場合、その情報をメールでお寄せいただくことができます。

投稿フォーム

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html



13 その他

運送事業者の対応

Point!

- 過労死等の防止の観点から、改善基準告示の遵守は運送事業者の責務
- 時間外労働の上限規制や改善基準告示を守ることによる、働くトラックドライバーの安全・安心の確保は、働く人材の定着や新たな人材確保等、今後のトラック運送事業経営に大きな影響
- 現状の把握を行い、問題点を洗い出し、荷主への改善提案等を行う取り組みが必要

まず、ドライバーの労働時間をチェック

- ・ 労働時間の適切な把握を行い、改善基準告示が守られているかどうか、チェックしましょう。
- ・ 所属するすべてのドライバーをチェックすることは必要ですが、特に労働時間が長い人や給与が最も高い人をピックアップして、管理することから始めましょう。
- ・ 労働時間を適切に把握するため、デジタルタコグラフをはじめとしたITツールの活用を検討しましょう。

改善基準告示が守れていない原因の洗い出し

- ・ 労働時間のチェックの結果、ドライバーそれぞれの業務量が適正かどうか、社内の体制に原因が無いか、チェックしましょう。
- ・ 改善基準告示が守られていない人がいる場合は、何が原因であるか、洗い出しをしましょう。
- ・ 自社だけでは改善できない荷主庭先における長時間の荷待ちや荷役時間、無理な運行の依頼等、荷主に起因するものがないか、チェックしましょう。

労働時間等の削減に向け具体的な取り組みを

- ・ 業務量に偏りがある場合は、配車計画や社内管理体制、仕事の進め方、業務フロー等を見直し、業務の平準化を図る等、業務の効率化を進めましょう。
- ・ 荷主に起因するものがあれば、荷主に対し、具体的な問題点を挙げ、見直しに向けて、まずは話し合いの場を設けましょう。
- ・ 荷主と話し合いを行っても改善が図られない場合や、話し合いに応じてもらえない場合は、厚生労働省や国土交通省の通報窓口にも相談することも検討しましょう。(28 ページ参照)

ドライバーの待遇改善も重要

- ・ 労働時間削減によって、ドライバーの賃金が低下してしまうと、貴重な人材が他の職業へ流出してしまう等、事業の継続に影響を及ぼす恐れがあります。
- ・ 労働時間削減の取組とあわせ、ドライバーの賃金アップにつながるよう荷主と運賃交渉を行うとともに、休暇や福利厚生の充実等、ドライバーの労働環境の改善、待遇改善を行うことも重要です。

このようなことはありませんか？

恒常に長い荷待ち時間



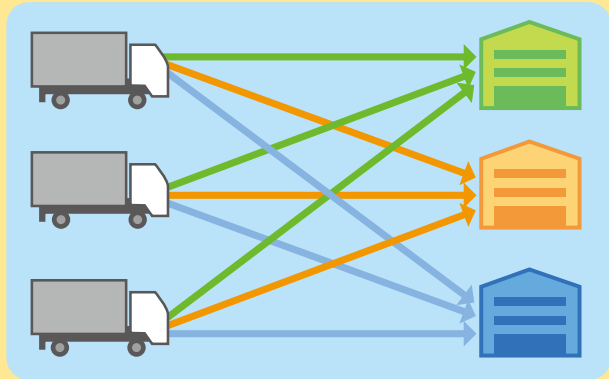
無理な到着時間の設定



手荷役による積卸作業

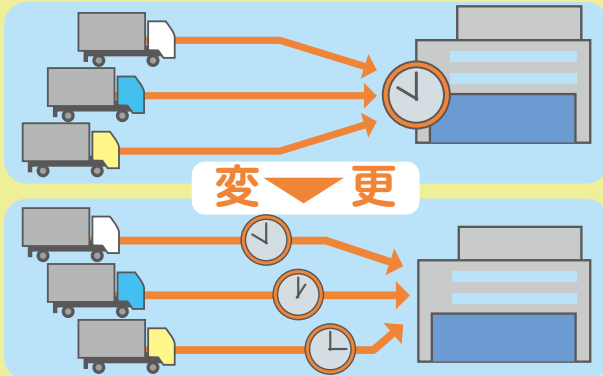


非効率的な集荷、配送



このような対策を荷主・元請事業者と協議して取り組む必要があります！

予約システムの導入・納品日時の分散



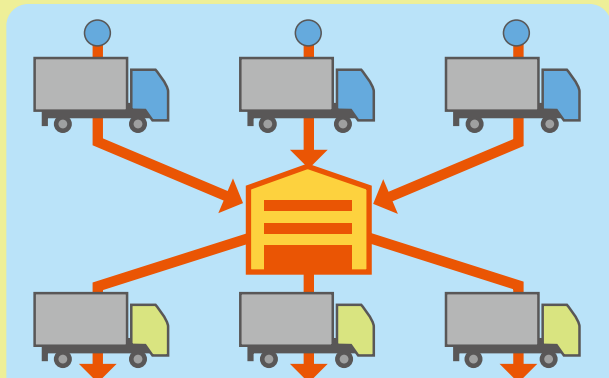
高速道路利用促進・リードタイム延長



フェリーの活用・パレット化



中継輸送の導入・積卸場所の集約



【資料1】

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（抄）

（平成元年二月九日）

（労働省告示第七号）

改正 平成 三年一〇月三十一日労働省告示 第七九号

同 四年一月三〇日同 第九九号

同 九年 一月三〇日同 第四号

同 一一年 四月 一日同 第二九号

同 一二年一二月二五日同 第一二〇号

同 三〇年 九月 七日厚生労働省告示第三二二号

令和 四年一二月二三日同 第三六七号

（目的等）

- 第一条 この基準は、自動車運転者（労働基準法（昭和二十二年法律第四十九号。以下「法」という。）第九条に規定する労働者（同居の親族のみを使用する事業又は事務所に使用される者及び家事使用人を除く。）であって、四輪以上の自動車の運転の業務（厚生労働省労働基準局長が定めるものを除く。）に主として従事する者をいう。以下同じ。）の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的とする。
- 労働関係の当事者は、この基準を理由として自動車運転者の労働条件を低下させてはならないことはもとより、その向上に努めなければならない。
 - 使用者及び労働者の過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者（以下「労使当事者」という。）は、法第三十二条から第三十二条の五まで若しくは第四十条の労働時間（以下「労働時間」という。）を延長し、又は法第三十五条の休日（以下「休日」という。）に労働させるための法第三十六条第一項の協定（以下「時間外・休日労働協定」という。）をする場合において、次の各号に掲げる事項に十分留意しなければならない。
- 労働時間を延長して労働させることができる時間は、法第三十六条第四項の規定により、一箇月について四十五時間及び一年について三百六十時間（法第三十二条の四第一項第二号の対象期間として三箇月を超える期間を定めて同条の規定により労働させる場合にあつては、一箇月について四十二時間及び一年について三百二十時間。以下「限度時間」という。）を超えない時間に限ることとされていること。
 - 前号に定める一年についての限度時間を超えて労働させることができる時間を定めるに当たっては、事業場における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当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であっても、法第四十条第一項の規定により読み替えて適用する法第三十六条第五項の規定により、同条第二項第四号に関して協定した時間を含め九百六十時間を超えない範囲内とされていること。
 - 前二号に掲げる事項のほか、労働時間の延長及び休日の労働は必要最小限にとどめられるべきであることその他の労働時間の延長及び休日の労働を適正なものとするために必要な事項については、労働基準法第三十六条第一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（平成三十年厚生労働省告示第三百二十三号）において定められていること。

第二条から第三条 略

（貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

- 第四条 使用者は、貨物自動車運送事業（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第二条第一項の貨物自動車運送事業をいう。以下同じ。）に従事する自動車運転者を使用する場合は、その拘束時間、休息期間及び運転時間について、次に定めるところによるものとする。
- 拘束時間は、一箇月について二百八十四時間を超えず、かつ、一年について三千三百時間を超えないものとする。ただし、労使協定により、一年について六箇月までは、一箇月について三百十時間まで延長することができ、かつ、一年について三千四百時間まで延長することができるものとする。
 - 前号ただし書の場合において、一箇月の拘束時間が二百八十四時間を超える月が三箇月を超えて連続しないものとし、かつ、一箇月の時間外労働及び休日労働の合計時間数が百時間未満となるよう努めるものとする。
 - 一日についての拘束時間は、十三時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は十五時間とすること。ただし、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る一週間における運行が全て長距離貨物運送（一の運行（自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に到着するまでをいう。以下この項において同じ。）の走行距離が四百五十キロメートル以上の貨物運送をいう。）であり、かつ、一の運行における休息期間が、当該自動車運転者の住所地以外の場所におけるものである場合においては、当該一週間について二回に限り最大拘束時間を十六時間とすることができる。
 - 前号の場合において、一日についての拘束時間が十四時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努めるものとする。

- 五 勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。ただし、第三号ただし書に該当する場合、当該一週間について二回に限り、休息期間を継続八時間とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続十二時間以上の休息期間を与えるものとする。
- 六 運転時間は、二日（始業時刻から起算して四十八時間をいう。次条において同じ。）を平均し一日当たり九時間、二週間を平均し一週間当たり四十四時間を超えないものとする。
- 七 連続運転時間（一回がおおむね連続十分以上で、かつ、合計が三十分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下この条において同じ。）は、四時間を超えないものとする。ただし、高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第四条第一項の高速自動車国道をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十八条の二第一項若しくは第二項の規定により指定を受けた道路をいう。）（以下「高速道路等」という。）のサービスエリア又はパーキングエリア（道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）第七条第十三号若しくは高速自動車国道法第十一条第二号に定める施設をいう。）等に駐車又は停車できないため、やむを得ず連続運転時間が四時間を超える場合には、連続運転時間を四時間三十分まで延長することができるものとする。
- 八 前号に定める運転の中断については、原則として休憩を与えるものとする。
 - 2 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の休息期間については、当該自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。
 - 3 第一項第三号に定める一日についての拘束時間、同項第六号に定める二日を平均した一日当たりの運転時間及び同項第七号に定める連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を当該拘束時間、運転時間及び連続運転時間から除くことができる。この場合、勤務終了後、同項第五号本文に定める継続した休息期間を与えること。
 - 4 第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、それぞれ次に定めるところによるものとする。
 - 一 業務の必要上、勤務の終了後継続九時間（第一項第三号ただし書に該当する場合は継続八時間）以上の休息期間を与えることが困難な場合、次に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間（一箇月程度を限度とする。）における全勤務回数二分の一を限度に、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るものとする。
 - イ 分割された休息期間は、一回当たり継続三時間以上とし、二分割又は三分割とすること。
 - ロ 一日において、二分割の場合は合計十時間以上、三分割の場合は合計十二時間以上の休息期間を与えなければならないこと。
 - ハ 休息期間を三分割とする日が連続しないよう努めるものとする。
- 二 自動車運転者が同時に一台の自動車に二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できる設備があるときは、最大拘束時間を二十時間まで延長するとともに、休息期間を四時間まで短縮することができる。ただし、当該設備が自動車運転者の休息のためのベッド又はこれに準ずるものとして厚生労働省労働基準局長が定める設備に該当する場合で、かつ、勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与える場合は、最大拘束時間を二十四時間まで延長することができる。この場合において、八時間以上の仮眠を与える場合には、当該拘束時間を二十八時間まで延長することができる。
- 三 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、二暦日についての拘束時間が二十一時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与える場合に限り、自動車運転者を隔日勤務に就かせることができる。ただし、厚生労働省労働基準局長が定める施設において、夜間四時間以上の仮眠を与える場合には、二週間についての拘束時間が百二十六時間を超えない範囲において、当該二週間について三回を限度に、二暦日の拘束時間を二十四時間まで延長することができる。
- 四 自動車運転者が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、この条の規定により与えるべき休息期間から当該時間を除くことができる。ただし、当該時間を除いた後の休息期間については、第二号の場合を除き、フェリーを下船した時刻から終業の時刻までの時間の二分の一を下回ってはならない。
- 5 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。
- 6 前各項の規定は、旅客自動車運送事業（道路運送法第二条第三項の旅客自動車運送事業をいう。次条において同じ。）及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者（主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者を除く。）について準用する。

第五条 略

（細目）

第六条 この告示に定める事項に関し必要な細目は、厚生労働省労働基準局長が定める。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部改正等について(抄)

自動車運転者の労働時間等の労働条件については、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号。以下「改善基準告示」という。)、平成元年3月1日付け基発第92号「一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について」(以下「特例通達」という。)、同日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」(以下「93号通達」という。)、平成9年3月11日付け基発第143号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」(以下「143号通達」という。))及び同月26日付け基発第201号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る適用除外業務について」(以下「適用除外業務通達」という。))により、その改善を図ってきたところであるが、改善基準告示は、今般、令和4年9月27日の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の報告(別紙1。以下「令和4年報告」という。))を踏まえ、告示された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件」(令和4年厚生労働省告示第367号。別紙2。以下「改正告示」という。))により、別紙3のとおり改正されたところである。

については、令和6年4月1日以後は、改正告示による改正後の改善基準告示(以下「新告示」という。))によって自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図ることとしたので、下記の事項に留意の上、その適切な運用を期されたい。

なお、本通達は、特例通達、93号通達、143号通達及び適用除外業務通達(以下これらを「旧通達」という。))の内容を整理し、一本化したものであるところ、下記第2及び第3については、令和6年4月1日から適用することとし、旧通達は同日をもって廃止する。

第1 改正の趣旨及び概要

自動車運転者の労働時間等の規制については、改善基準告示により、拘束時間、休息期間等の基準が設けられ、その遵守を図ってきたところである。

しかしながら、運輸・郵便業においては、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数が全業種で最も多い業種である(令和3年度:59件(うち死亡の件数は22件))等、依然として長時間・過重労働が課題になっている。

一方、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律(平成30年法律第71号。以下「働き方改革関連法」という。))では、労働基準法(昭和22年法律第49号。以下「法」という。))が改正され、新たに時間外労働の上限規制が設けられたところであり、自動車運転の業務にも、令和6年4月1日から、時間外労働の上限を原則として月45時間・年360時間とし、臨時的な特別の事情がある場合でも時間外労働の上限を年960時間とする等の規制が適用されることとなる。また、働き方改革関連法の国会附帯決議(衆議院厚生労働委員会(平成30年5月25日)及び参議院厚生労働委員会(同年6月28日))において、過労死等の防止の観点から改善基準告示の総拘束時間等の改善を求められていた。

こうした状況の下、今般、関係労使の代表の合意である令和4年報告に基づき、改善基準告示の改正を行ったものであり、上限規制を踏まえた時間外労働の削減や過労死等の防止といった観点から、労使関係者にとっては、新告示を遵守することが強く要請されるものである。

なお、改善基準告示のそれぞれの内容に係る改正の趣旨及び概要は、第2のとおりであること。

第2 内容

1 目的等(第1条関係)

(1) 目的(第1項)

長時間労働の実態がみられる自動車運転者について、労働時間等に関する改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働条件の向上を図ることを目的とすることを明らかにするものであること。

改善基準告示の対象者は、法第9条にいう労働者(同居の親族のみを使用する事業又は事務所に使用される者及び家事使用人を除く。以下同じ。))であって、四輪以上の自動車の運転の業務(厚生労働省労働基準局長(以下「局長」という。))が定めるものを除く。以下同じ。))に主として従事するものであること。このため、改善基準告示は、運送を業とするか否かを問わず、自動車運転者を労働者として使用する全事業に適用されるものであり、例えば工場等の製造業における配達部門の自動車運転者等、自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。))の自動車運転者にも適用されるものであること。

「自動車の運転の業務に主として従事する」か否かは、個別の事案の実態に応じて判断することとなるが、実態として、物品又は人を運搬するために自動車を運転する時間が現に労働時間の半分を超えており、かつ、当該業務に従事する時間が年間総労働時間の半分を超えることが見込まれる場合には、「自動車の運転の業務に主として従事する」に該当するものであること。

このため、自動車の運転の業務が主たる業務ではない労働者、例えばクレーン車のオペレーターが移動のため路上を走行するような場合には、原則として「自動車の運転の業務に主として従事する」に該当しないものであること。

「四輪以上の自動車の運転の業務（局長が定めるものを除く。）の「局長が定める」業務とは、6に定める緊急輸送等の業務であり、当該業務を改善基準告示の適用除外とするものであること。

なお、第1項の考え方については、改正告示による改正前の改善基準告示（以下「旧告示」という。）からの変更はないこと。

(2) 労使関係者の責務（第2項）

労働関係の当事者は、改善基準告示で定める基準を理由として、自動車運転者の労働条件を低下させてはならないことを求めるとともに、その向上に努めなければならないことを規定するものであること。

なお、第2項の考え方については、旧告示からの変更はないこと。

(3) 時間外・休日労働協定をする場合の留意事項（第3項）

令和6年4月1日から、自動車運転の業務に対しても、時間外労働の上限規制が適用されるとともに、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（平成30年厚生労働省告示第323号。以下「指針」という。）が全面適用されることを踏まえ、使用者及び労働者の過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者（以下「労使当事者」という。）は、法第36条第1項の協定（以下「時間外・休日労働協定」という。）を締結するに当たっては、次の事項に十分留意しなければならないことを、新たに規定したものであること。

- ア 労働時間を延長して労働させることができる時間（以下「時間外労働時間」という。）は、1箇月について45時間及び1年について360時間（1年単位の変形労働時間制を採用している場合であって、その対象期間として3箇月を超える期間を定めているときは、1箇月について42時間及び1年について320時間。以下「限度時間」という。）を超えない時間に限ることとされていること。
- イ アに定める1年の限度時間を超えて労働させることができる時間（以下「臨時的な特別の事情がある場合の時間外労働時間」という。）を定めるに当たっては、事業場における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当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であっても、960時間を超えない範囲内とされていること。
- ウ ア及びイに掲げるもののほか、労働時間の延長及び休日の労働は必要最小限にとどめられるべきであることその他の労働時間の延長及び休日の労働を適正なものとするために必要な事項については、指針において定められていること。

(4) 拘束時間及び休息期間の定義

ア 拘束時間

拘束時間とは、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。以下同じ。）の合計時間、すなわち、始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束される全ての時間をいうものであること。また、拘束時間の範囲内であっても、法定労働時間を超えて又は休日に労働させる場合には、時間外・休日労働協定の締結・届出が必要であることはいうまでもないこと。

拘束時間とは、基本的には労働時間と休憩時間の合計時間をいうものであるが、改善基準告示においては拘束時間規制の観点から、あらゆる場合における始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束されている全ての時間を確実に含ましめるため、念のため「その他の使用者に拘束されている時間」を加えたものである。したがって、通常の場合「その他の使用者に拘束されている時間」が発生する余地はなく、労働時間と休憩時間の合計時間が拘束時間となるものである。

なお、今回の改正においては、臨時的な特別の事情がある場合でも時間外労働の上限が年960時間とされていること等を踏まえ、1年及び1箇月の拘束時間について、次の時間数を念頭に見直しの検討が行われたものである。

- 1年の拘束時間（3,300時間）＝1年の法定労働時間（週40時間×52週＝2,080時間）＋1年の休憩時間（1時間×週5日×52週＝260時間）＋時間外労働960時間
- 1箇月の拘束時間（275時間）＝1年の拘束時間（3,300時間）÷12か月

ただし、この時間数は、事業場ごとの所定労働時間、休憩時間及び月の日数等の違いを考慮したものではないため、あくまで「目安」として参考にしたものである。

イ 休息期間

休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間であること。勤務と次の勤務との間にあって、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あること。

(5) 個人事業主等の取扱い

法第9条にいう労働者に該当しない個人事業主等は、改善基準告示の直接の対象とはならない。他方、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）等の関連法令に基づき、旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、運転者の過労防止等の観点から、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない旨の規定が設けられており、その基準として、改善基準告示が引用されている。当該規定は、個人事業主等である運転者にも適用され、実質的に改善基準告示の遵守が求

められるものであることから、これらの事業者等の関係者は、このことに留意する必要があること。

2から3 略

4 トラック運転者の拘束時間等(第4条関係)

第4条第1項から第5項までは、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者(以下「トラック運転者」という。)の拘束時間、休息期間等について定めたものであること。

なお、同条第6項の「旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者(主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者を除く。)」とは、主として物を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者がこれに該当するものであり、例えば、工場等の製造業における配達部門の運転者については、本条によるものであること。

(1) 1箇月及び1年の拘束時間(第1項第1号、第2号)

トラック運転者の拘束時間は、1箇月の拘束時間が「284 時間」を超えず、かつ、1年の総拘束時間が「3,300 時間」を超えないものとしたこと。ただし、労使協定により、1年のうち6箇月までは、1年の総拘束時間が「3,400 時間」を超えない範囲内において、1箇月の拘束時間を「310 時間」まで延長することができること。この場合において、1箇月の拘束時間が「284 時間」を超える月が3箇月を超えて連続しないものとし、かつ、1箇月の時間外労働及び休日労働の合計時間数が「100 時間未満」となるよう努めるものとしたこと。

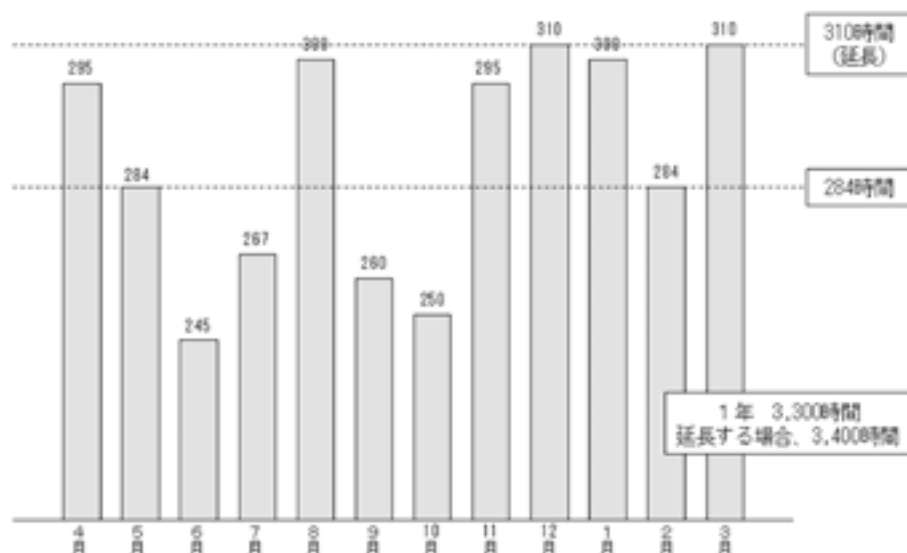
旧告示において、1箇月の拘束時間の限度は「293 時間」とされていたが、脳・心臓疾患に係る労災認定基準等を踏まえ、過労死等の防止の観点から、月80時間の時間外労働時間を前提とした「275 時間」の拘束時間に、月1回の休日労働に相当する1日「9時間」の拘束時間を加えた、「284 時間」とした。1年の総拘束時間が「3,300 時間」とあるのは、「275 時間」の拘束時間に12箇月を乗じたものであり、旧告示における1年の総拘束時間の上限である293時間×12箇月=3,516時間から216時間短縮していること。また、旧告示において、労使協定があるときは、1年のうち6箇月までは、1年の総拘束時間が「3,516 時間」を超えない範囲内において1箇月の拘束時間を「320 時間」まで延長できると定めていたが、過労死等の防止の観点を踏まえつつ、業務の繁閑等にも対応できるよう、1年の総拘束時間を116時間、1箇月の拘束時間を10時間短縮し、1年の拘束時間が「3,400 時間」を超えない範囲内において1箇月の拘束時間を「310 時間」まで延長できることとしたこと。

労使協定により拘束時間を延長する場合であっても、1箇月の拘束時間を全て上限値(284時間×6箇月かつ310時間×6箇月)とすると1年の総拘束時間は3,564時間となることから、そのようなことはできず、1年で「3,400 時間」以内となるよう1箇月当たりの拘束時間を抑制する必要があること。

また、労使協定により拘束時間を延長する場合、拘束時間の長い勤務が長期間連続して行われることによる疲労の蓄積を防ぐ観点から、拘束時間が「284 時間」を超える月は3箇月を超えて連続しないこととし、1箇月の時間外・休日労働時間数が「100 時間未満」となるよう努めることとしたこと。

労使協定により拘束時間を延長する場合、使用者には、過労死等や過労運転を防止する観点から、トラック運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成すること等が要請されるものであること。なお、この場合の「1箇月」とは、原則として暦月をいうものであるが、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合には、当該特定日から起算した1箇月でも差し支えないものであること。また、拘束時間を延長する場合の労使協定については、別紙5-2の協定例を参考とすること。また、労使協定により定めた1年の各月の拘束時間の限度は、例えば次のようになり、全ての協定対象者の各月の拘束時間は、この範囲内とする必要があること。

1箇月及び1年の拘束時間(トラック)



(2) 1日の拘束時間(第1項第3号、第4号)

1日の拘束時間は、「13時間」を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は「15時間」とした。ただし、自動車運転者の1週間における運行が全て長距離貨物運送(一の運行(自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に到着するまでをいう。以下同じ。))の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。以下同じ。)であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合(以下「宿泊を伴う長距離貨物運送の場合」という。)、当該1週間について2回に限り最大拘束時間を「16時間」とすることができること。

また、1日の拘束時間を延長する場合(宿泊を伴う長距離貨物運送の場合を含む。)において、「1日の拘束時間が14時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努める」ものとしたこと。

旧告示において、最大拘束時間は「16時間」とされていたが、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、これを1時間短縮し、「15時間」とした。また、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、車中泊など住所地以外の場所における休息期間を確保するよりも、運行終了後に住所地での休息期間を十分に確保し、トラック運転者の疲労回復を図る等の観点から、1週間について2回に限り拘束時間を「16時間」とすることを可能としたものであること。

1日の拘束時間について「13時間」を超えて延長する場合は、自動車運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、新たに、使用者は、1日の拘束時間が「14時間」を超える回数をできるだけ少なくするよう努めるものとした。当該回数については、1週間について2回以内を目安とすること。この場合において、1日の拘束時間が「14時間」を超える日が連続することは望ましくないこと。

(3) 休息期間(第1項第5号)

休息期間は、勤務終了後、「継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らない」ものとしたこと。ただし、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、当該1週間について2回に限り、「継続8時間以上」とすることができることとし、この場合において、一の運行終了後、「継続12時間以上」の休息期間を与えるものとしたこと。

旧告示において、休息期間は、勤務終了後「継続8時間以上」とされていたが、十分な休息期間の確保が重要であり、脳・心臓疾患に係る労災認定基準において、長期間の過重業務の判断に当たって「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等について検討し評価することとされていること等を踏まえ、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、休息期間について「継続11時間以上」と与えるよう努めることが原則であることを示すとともに、下限を1時間延長し、「9時間」とした。労使当事者にとっては、このことを踏まえ、単に休息期間の下限「9時間」を遵守するにとどまらず、「継続11時間以上」の休息期間が確保されるよう自主的な改善の取組を行うことが特に要請されるものであること。

また、上記(2)のとおり、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、車中泊など住所地以外の場所における休息期間を確保するよりも、運行終了後に住所地での休息期間を十分に確保し、トラック運転者の疲労回復を図る等の観点から、当該運行終了後に、通常の「継続11時間」を上回る「継続12時間以上」の休息期間を与えるものとしたこと。

(4) 運転時間(第1項第6号)

運転時間は、2日を平均し1日当たり「9時間」、2週間を平均し1週間当たり「44時間」を超えないものとする。2日を平均し1日当たりの運転時間の算定に当たっては、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均とすることが望ましいが、特定日の最大運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、次により判断するものであること。

特定日の前日(N-1日)	特定日(N日)	特定日の翌日(N+1日)
B時間	A時間	C時間

※次の①②のいずれもが「9時間」を超えた場合に、初めて違反と判断される。①特定日の運転時間(A時間)と、特定日の前日の運転時間(B時間)との平均、②A時間と特定日の翌日の運転時間(C時間)との平均

また、2週間における総運転時間を計算する場合は、特定の日を起算日として2週間ごとに区切り、その2週間ごとに計算しなければならないものであること。

なお、運転時間については、旧告示からの変更はないこと。

(5) 連続運転時間(第1項第7号)

連続運転時間(1回が「おおむね連続10分以上」で、かつ、合計が「30分以上」の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。)は、「4時間以内」とし、当該運転の中断については原則として休憩を与えるものとしたこと。ただし、高速道路等のサービスエリア又はパーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が「4時間」を超える場合には、「4時間30分」まで延長することができること。

旧告示における運転の「中断」については、その解釈を特段示していなかったものであるが、トラック運転者については、運転の中断時に荷積み・荷卸し等の作業に従事することにより、十分な休憩が確保されない実態があるといったことを踏まえ、運転の中断については、原則として休憩を与えるものとしたこと。例えば、運転の中断時に特段の事情なく休憩が全く確保されないような運行計画を作成することは、「原則として休憩を与える」ものとは当然認められないものであり、中断時に適切に休憩が確保されるような運行計画を作成することが使用者においては要請されるものであること。

また、旧告示においては、運転の中断の下限時間を「連続10分以上」としていたが、これを「おおむね連続10分以上」とした。デジタル式運行記録計により細かな時間管理が可能になる中で、運転の中断の時間が「10分」にわずかに満たないことをもっ

て直ちに改善基準告示違反とするのはトラック運転者の勤務実態を踏まえたものではないという観点から見直したものである。「おおむね連続 10 分以上」とは、運転の中断は原則 10 分以上とする趣旨であり、例えば 10 分未満の運転の中断が3回以上連続する等の場合は、「おおむね連続 10 分以上」に該当しないものであること。

ただし書は、サービスエリア又はパーキングエリア等で運転を中断しようとしたものの、当該サービスエリア等が満車である等により駐車又は停車できず、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合の例外的取扱いを新たに定めたものであること。「サービスエリア又はパーキングエリア等」には、コンビニエンスストア、ガステーション及び道の駅も含まれること。

なお、連続運転時間は4時間を超えないことが原則であり、当該ただし書が設けられたことをもって、連続運転時間が4時間 30 分に延長されたと解してはならない。使用者においてはこのことを踏まえ余裕をもった運行計画を作成する必要がある、例えば、当該例外的取扱いを前提として、連続運転時間が4時間となるような運行計画を作成することは、当然に認められないものであること。

(6) 住所地での休息期間 (第2項)

自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。

特に長距離貨物運送の場合、運行の中継地や目的地において休息期間を過ごすことがあるが、休息期間の配分においてはトラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、当該運転者の住所地における休息期間が、それ以外の場所における休息期間よりもより長く確保されるよう、使用者は努めるべきものであること。

なお、第2項については、旧告示からの変更はないこと。

(7) 予期し得ない事象への対応時間の取扱い (第3項)

ア 趣旨

トラック運転者が、災害や事故等の通常予期し得ない事象に遭遇し、運行が遅延した場合において、その対応に要した時間についての拘束時間等の例外的な取扱いを新たに定めたものであること。

イ 「予期し得ない事象への対応時間」の取扱い

1日の拘束時間、運転時間(2日平均)及び連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を、これらの時間から除くことができること。この場合、勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らない)を与えること。

当該例外的な取扱いは、トラック運転者については、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)及び連続運転時間の規定の適用に限ったものであり、1箇月の拘束時間等の改善基準告示の他の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を除くことはできないこと。また、予期し得ない事象への対応時間は、休憩に該当しない限り、労働時間として取り扱う必要があることはいうまでもないこと。

ウ 「予期し得ない事象への対応時間」の定義

「予期し得ない事象への対応時間」とは、次の(ア)(イ)の両方の要件を満たす時間をいうこと。

(ア) 通常予期し得ない事象として局長が定めるものにより生じた運行の遅延に対応するための時間であること。(第1号)

「局長が定める」事象とは、次のいずれかの事象をいうこと。

- a 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと。
- b 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと。
- c 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。
- d 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。

当該事象は、「通常予期し得ない」ものである必要がある、例えば、平常時の交通状況等から事前に発生を予測することが可能な道路渋滞等は、これに該当しないこと。

(イ) 客観的な記録により確認できる時間であること。(第2号)

次のaの記録に加え、bの記録により、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できる必要がある、aの記録のみでは「客観的な記録により確認できる時間」とは認められないこと。

- a 運転日報上の記録
 - ・ 対応を行った場所
 - ・ 予期し得ない事象に係る具体的事由
 - ・ 当該事象への対応を開始し、及び終了した時刻や所要時間数
- b 予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料
遭遇した事象に応じ、例えば次のような資料が考えられること。
 - (a) 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等
 - (b) フェリー運航会社等のホームページに掲載されたフェリー欠航情報の写し
 - (c) 公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し(渋滞の日時・原因を特定できるもの)
 - (d) 気象庁のホームページ等に掲載された異常気象等に関する気象情報等の写し

(8) 拘束時間及び休息期間の特例(第4項)

第4項の拘束時間及び休息期間の特例の要件等の詳細については、従前は、特例通達において示していたが、今回、当該特例の要件等について一部見直しが行われたことを契機に、当該要件等の主な部分を新告示で規定することとしたこと。

ア 休息期間の分割の特例(第1号)

休息期間は、「継続11時間以上与えることを基本とし、継続9時間を下回らない」ものとする必要があるが、業務の必要上、勤務終了後、「継続9時間以上」(宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は継続8時間以上)の休息期間を与えることが困難な場合、次に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間(1箇月程度を限度とする。)における全勤務回数(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ること。

(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。

(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。

(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。

トラック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である。休息期間の分割(分割休息)の特例は、我が国の貨物自動車運送事業の実態を踏まえて、当分の間、業務の必要上やむを得ない場合の特例として設けられたものであるため、「業務の必要上」については、厳格に運用する必要がある。このため、使用者において、分割休息を前提とした運行計画を作成することはできる限り避けるべきであること。

特例通達において、分割された休息期間の下限時間は「継続4時間以上」としていたが、長距離のトラック運転者の勤務実態等を踏まえ、新告示においてこれを「継続3時間以上」とした一方、3分割の場合は、1日に「合計12時間以上」の休息期間(例えば、3時間+3時間+6時間や3時間+4時間+5時間)を与えなければならないものとしたこと。また、この場合において、分割休息が連続することによるトラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、「休息期間を3分割する日が連続しないよう努める」ものとするとともに、「一定期間」については、特例通達においては最大「2箇月程度を限度」としていたところ、新告示においてこれを「1箇月程度を限度」と短縮したこと。

イ 2人乗務の特例(第2号)

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、最大拘束時間を「20時間」まで延長するとともに、休息期間を「4時間」まで短縮することができること。ただし、当該設備が自動車運転者の休息のためのベッド又はこれに準ずるものとして局長が定める設備に該当する場合、かつ、勤務終了後、継続11時間以上の休息期間を与える場合は、最大拘束時間を「24時間」まで延長することができること。また、この場合において「8時間以上」の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を「28時間」まで延長することができること。

「局長が定める設備」とは、次のいずれにも該当する車両内ベッドをいう。

(ア) 長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること

(イ) クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。

「これに準ずるもの」については、車両の技術開発の動向等を踏まえ検討されるものであり、現時点では上記(ア)(イ)に該当する車両内ベッドのみが、ただし書の特例の対象となる。

特例通達においては、2人乗務の場合には、拘束時間を「20時間」まで延長し、休息期間を「4時間」まで短縮できるとされていたが、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、トラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ等の観点から車両内ベッド等が一定の基準を満たす場合には、拘束時間を延長できることとしたこと。

また、「20時間」を超えて拘束時間を延長する場合には、一の運行終了後、「継続11時間以上」の休息期間を確保する必要があるとしたこと。

なお、車両内ベッドについては、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るところ、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、当該車両内ベッドにおいては、安全な乗車が確保できないことから、2人乗務において使用することは当然に認められない。

ウ 隔日勤務の特例(第3号)

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、自動車運転者を隔日勤務に就かせることができること。ただし、局長が定める施設において、夜間に「4時間以上」の仮眠を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を「24時間」まで延長することができること。この場合においても、2週間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ないものとする。

「局長が定める施設」とは、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設をいうこと。

なお、隔日勤務の特例の要件等については、特例通達から変更はないこと。

エ フェリーに乗船する場合の特例(第4号)

自動車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うものであること。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。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を下回ってはならないものとする。なお、フェリーの乗船時間が「8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るものであること。

なお、フェリーに乗船する場合の特例の要件等については、特例通達から変更はないこと。

（※）2人乗務の場合には「4時間」、隔日勤務の場合には「20時間」

（9）休日労働（第5項）

休日労働の回数は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記（1）及び（2）に定める拘束時間の限度を超えないものとする。また、休日労働の場合であっても、当該休日における勤務と前後の勤務の間には、それぞれ所定の休息期間が必要であること。

なお、第5項については、旧告示からの変更はないこと。

5 略

6 適用除外業務

改善基準告示第1条第1項に基づき局長が定める業務（以下「適用除外業務」という。）及びその留意点は、次のとおりであること。

（1）適用除外業務

適用除外業務は、次のアからウまでに掲げる業務とすること。

ア 災害対策基本法等に基づく緊急輸送の業務

災害対策基本法（昭和36年法律第223号）、大規模地震対策特別措置法（昭和53年法律第73号）、原子力災害対策特別措置法（平成11年法律第156号）及び武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律（平成16年法律第112号）に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務に係る運転の業務。

これらの業務は、大規模災害等発生時の応急対策の一環として、人命救助や災害拡大防止等のために行われる業務であり、公益性が高く、かつ緊急の性格を有することから、改善基準告示の適用除外業務とするものであること。

イ 上記アに掲げるもののほか、人命又は公益を保護するために、法令の規定又は国若しくは地方公共団体の要請等に基づき行う運転の業務。

次に掲げる業務がこれに該当すること。

（ア）新型インフルエンザ等対策特別措置法（平成24年法律第31号）第54条に基づき新型インフルエンザ等緊急事態措置の実施に必要な緊急物資を運送する業務又は医薬品等を配送する業務

（イ）家畜伝染病予防法（昭和26年法律第166号）に基づく家畜伝染病のまん延の防止のために、次に掲げるものを運搬する業務

（a）同法第21条第1項に規定する家畜の死体

（b）同法第23条第1項に規定する家畜伝染病の病原体により汚染し又は汚染したおそれがある物品

（c）同法第16条第1項若しくは第3項に基づく殺、第17条の2第5項若しくは第6項に基づく殺処分、第21条第1項若しくは第4項に基づく焼却若しくは埋却、第23条第1項若しくは第3項に基づく焼却、埋却若しくは消毒又は第25条第1項若しくは第3項に基づく消毒を実施するために必要な人員、防疫資材等（第25条第1項又は第3項に基づく消毒に必要な人員、防疫資材等については、初回の消毒に必要なものに限る。）

ウ 消防法等に基づく危険物の運搬の業務

次に掲げる業務であって、貨物自動車運送事業に係るもの。

これらの業務については、危険物の迅速かつ安全な運行を確保する観点から、関係法令により別途、長距離運送の場合の交替運転手の確保といった規制が担保されていることに加え、運転中の危険物の監視義務など特別の規制が設けられる等、特殊な性格を有することから、改善基準告示の適用除外業務とするものであること。

（ア）消防法（昭和23年法律第186号）第16条の2第2項及び危険物の規制に関する政令（昭和34年政令第306号）第30条の2第5号に基づき、移送の経路その他必要な事項を記載した書面を関係消防機関に送付の上行う、アルキルアルミニウム若しくはアルキルリチウム又はこれらのいずれかを含有するものを移動タンク貯蔵所（タンクローリー）により移送する業務

（イ）高圧ガス保安法（昭和26年法律第204号）第23条に基づき、一般高圧ガス保安規則（昭和41年通商産業省令第53号）第49条第1項の保安上必要な措置を講じるとともに同項の技術上の基準に従い行う、表1の高圧ガスを車両に固定した容器（タンクローリー）により移動する業務

表1 一般高圧ガス保安規則第 49 条第1項第 17 号に規定する高圧ガス

1	圧縮ガスのうち次に掲げるもの (3に掲げるものを除く。)	(1) 容積300 立方メートル以上の可燃性ガス及び酸素 (2) 容積100 立方メートル以上の毒性ガス
2	液化ガスのうち次に掲げるもの (3に掲げるものを除く。)	(1) 質量3,000 キログラム以上の可燃性ガス及び酸素 (2) 質量1,000 キログラム以上の毒性ガス (3) 一般高圧ガス保安規則第7条の3第2項、第7条の4 第2項、第11 条第1項第5号(第7条の3第2項の基準を準用 する場合に限る。)及び第12 条の2第2項の圧縮水素スタンド 並びにコンビナート等保安規則第7条の3第2項の圧縮水素ス タンドの液化水素の貯槽に充填する液化水素
3	特殊高圧ガス	

(ウ) 火薬類取締法(昭和 25 年法律第 149 号)第 19 条に基づき、都道府県公安委員会に届け出て、運搬証明書の交付を受けた上で行う火薬類(表2の数量以下の火薬類を除く。)の運搬の業務

表2 火薬類の運搬に関する内閣府令(昭和35 年総理府令第65 号)別表第1に規定する数量

区分		数量		
火薬		薬量	200 キログラム	
爆薬	硝安油剤爆薬・含水爆薬	薬量	120 キログラム	
	上記以外の爆薬	薬量	100 キログラム	
火 工 品	工業雷管・電気雷管・信号雷管	4	万個	
	導火管付き雷管	1	万個	
	銃用雷管	40	万個	
	捕鯨用信管・捕鯨用火管	12	万個	
	実包	1個当たりの装薬量0.5グラム以下のもの	40	万個
		1個当たりの装薬量0.5 グラムを超えるもの	20	万個
	空包			
	導爆線	6	キロメートル	
	制御発破用コード	1.2	キロメートル	
	爆発せん孔器	2,000	個	
	コンクリート破砕器	2	万個	
	煙火	がん具煙火(クラッカーボールを除く。)	薬量	2 トン
		クラッカーボール・引き玉	薬量	200 キログラム
上記以外の煙火		薬量	600 キログラム	
上記以外の火工品	薬量	100 キログラム		
備考 本表で定める区分の異なる火薬類を同時に運搬する場合の数量は、各区分ごとの火薬類の運搬しようとする数量をそれぞれ当該区分に定める数量で除し、それらの商を加えた和が1となる数量とする。				

(注) 表2に掲げる数量以下の火薬類を運搬する場合は、火薬類取締法第19 条第1項に規定する届出及び運搬証明書の交付は要しない。

(エ) 核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律(昭和 32年法律第 166 号)第 59 条第2項に基づき国土交通大臣の確認を受け、かつ、同条第5 項に基づき都道府県公安委員会に届け出て運搬証明書の交付を受けた上で行う、核燃料物質等(BM型輸送物、BU型輸送物、核分裂性輸送物)の運搬の業務

(オ) 放射性同位元素等の規制に関する法律(昭和 32 年法律第 167 号)第 18 条第2項に基づき国土交通大臣の確認を受け、かつ、同条第 5項に基づき都道府県公安委員会に届け出て行う、放射性同位元素等(BM型輸送物、BU型輸送物)の運搬の業務

(2) 適用除外業務に従事しない期間がある場合の拘束時間等の上限

適用除外業務に従事する期間を含む1箇月等の一定期間における、当該業務に従事しない期間に関しては、改善基準告示が適用されるものであること。この場合の一定期間における、適用除外業務に従事しない期間の拘束時間等は、次のとおり、当該一定期間及び適用除外業務に従事しない期間の日数の比率により、改善基準告示で規定する拘束時間等の上限時間を按分した時間を超えないものとする。

表3 適用除外業務に従事しない期間がある場合の拘束時間等の上限

トラック運転者の拘束時間等

1箇月の拘束時間	[(適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数) － (適用除外業務に従事した日数)] ÷ (適用除外業務に従事した期間を含む1箇月の日数) × 284 時間 (※1)
1年の拘束時間	[(適用除外業務に従事した期間を含む1年間の日数) － (適用除外業務に従事した日数)] ÷ (適用除外業務に従事した期間を含む1年間の日数) × 3,300 時間 (※1)
2週間の運転時間	[14 日－ (適用除外業務に従事した日数)] ÷ 14 日 × 88 時間 (※2)

※1 改善基準告示の拘束時間の上限時間。なお、労使協定により、改善基準告示で規定する時間を超えない範囲で延長する場合は、当該延長した時間とする。

※2 改善基準告示の運転時間の上限時間。

(3) 適用除外業務に関する書類の備付け等

上記(1)の業務を行うに当たっては、適用除外業務に該当することが明らかとなる関係法令に基づく各種行政機関への届出書や、物資等の運搬に関する地方公共団体の要請文書等の写の事業場への備付け及び自動車運転者ごとの当該業務に従事した期間が明らかとなる記録の整備が必要であること。

(4) 休息期間の確保

適用除外業務に従事する期間の直前において改善基準告示に定める休息期間を与えなくてはならないことはもとより、当該業務に従事する期間の直後の休息期間についても、継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とすることが特に要請されるものであること。

第3 自動車運転者の労働時間等の取扱い及び賃金制度等の取扱い

1 労働時間等の取扱い

(1) 労働時間の取扱い

労働時間は、拘束時間から休憩時間を差し引いたものとする。この場合において、事業場外における仮眠時間を除く休憩時間は3時間を 超えてはならないものとする。ただし、業務の必要上やむを得ない 場合であって、あらかじめ運行計画により3時間を 超える休憩時間が定められている場合、又は運行記録計等により3 時間を 超えて休憩がとられたことが客観的に明らかな場合には、この限りでないものとする。

自動車運転者の業務は事業場外において行われるものではあるが、通常は走行キロ数、運転日報等からも労働時間を算定し得るものであり、法第 38 条の2 の「労働時間を算定し難いとき」という要件には該当しないこと。

事業場外における休憩時間については、就業規則等に定めた所定の休憩時間を休憩したものと取り扱うこととしたが、休憩時間が不当に長い場合は歩合給等の賃金体系との関連から休憩時間中も働く可能性があるため、事業場外での休憩時間は、仮眠時間を除き、原則として3時間を 超えてはならないものとしたこと。なお、手持時間が労働時間に含まれることはいうまでもないこと。

法の遵守に当たっては、使用者には労働時間の管理を行う責務があり、労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイド ライン（平成 29 年1月 20 日付け基発 0120 第3号別添）により、始業・終業時刻の確認及び記録を含め適正な労働時間管理を行う必要があること。また、自動車運転者の労働時間管理を適正に行うためには、運転日 報等の記録を適正に管理するほか、運行記録計による記録を自動車運転 者個人ごとに管理し、労働時間を把握することも有効な方法であること。したがって、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第 22 号）第9条や旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）第 26 条に基づき、運行記録計を装着している車両を保有する使用者においては、運行記録計の活用による適正な労働時間管理を行うこと。また、運行記録計を装着している車両を保有しない使用者においては、車両に 運行記録計を装着する等により適正な労働時間管理を行うこと。

(2) 休日の取扱い

休日は、休息期間に 24 時間を加算して得た、連続した時間とすること。ただし、いかなる場合であっても、その時間が 30 時間を下回ってはならないものとする。

法第 35 条に規定する休日は原則として暦日を単位として付与されるべきものであるが、自動車運転者については、その業務の特殊性から暦日を単位として休日を付与することが困難であるため、休息期間に 24 時間を加算して得た労働義務のない時間を休日として取り扱うものであること。このため、休日については、通常勤務の場合は継続 33 時間（9時間＋24 時間）、

隔日勤務の場合は継続 46 時間（22 時間＋24 時間）※ を下回ることはないようにする必要があること。

※ トラック運転者及びバス運転者については継続 44 時間（20 時間＋24 時間）

また、休息期間を分割して付与した場合、2 人乗務の場合及びフェリーに乗船した場合には、休息期間に 24 時間を加算しても 30 時間に満たない場合があるが、この場合については、休息期間に 24 時間を加算して得た時間ではなく、連続した 30 時間の労働義務のない時間を休日として取り扱うこと。なお、休日が暦日を単位として付与されている場合であっても、当該時間が上記所定の時間に満たない場合は、要件を満たさないものであること。

2から3 略

第4 発注者等

令和4年報告においては、改善基準告示の履行確保を徹底する観点から、荷主（発荷主及び着荷主）やいわゆる元請運送事業者、貸切バス利用者等の発注者、貨物自動車利用運送事業者等（以下「発注者等」という。）に対し、幅広く周知することが適当等とされている。（令和4年報告4（1））

このことを踏まえ、次の事項に留意すること。

1 発注担当者等に対する周知

改善基準告示の履行確保を徹底するため、発注者等においては、改善基準告示の内容をその発注担当者等に周知することが要請されること。

2 トラック運転者に係る長時間の恒常的な荷待ちの改善等

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、自動車運転者の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要がある一方、道路貨物運送業の長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあり、その改善のためには、発荷主及び着荷主並びに道路貨物運送業の元請事業者（以下「発着荷主等」という。）の協力が必要不可欠である。

このことを踏まえ、発着荷主等においては、次の事項を実施することが要請されること。

- (1) 発着荷主等の荷主都合による長時間の恒常的な荷待ちは、自動車運転者の長時間労働の要因となることから、これを発生させないよう努めること。
- (2) 運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、自動車運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻や荷待ち時間等を設定すること。
- (3) 改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注を貨物自動車運送事業者に対して行わないこと。

【資料3】

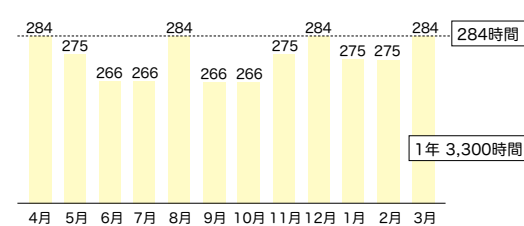
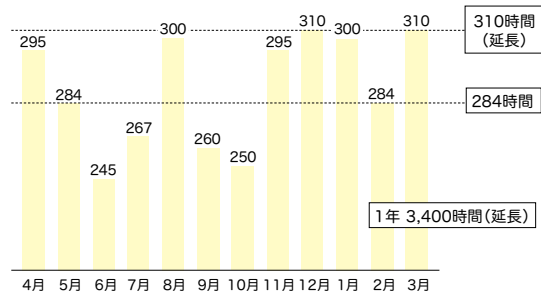
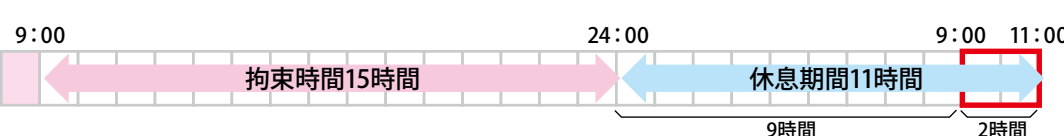
改善基準告示(令和6年4月1日適用)に関するQ&A 一厚生労働省労働基準局監督課 公表

1 目的等(第1条関係)

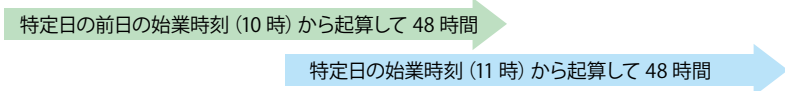
番 号	質問内容
1-1	<p>Q 例えば、出勤予定の自動車運転者Aが欠勤し、運行管理者Bが代わりに運転をする場合、運行管理者Bに改善基準告示は適用されますか。</p> <hr/> <p>A 改善基準告示の対象者は、法第9条に規定する労働者であって、四輪以上の自動車の運転の業務に主として従事する者をいいます。</p> <p>「自動車の運転の業務に主として従事する」か否かは、個別の事案の実態に応じて判断することとなりますが、実態として、物品又は人を運搬するために自動車を運転する時間が現に労働時間の半分を超えており、かつ、当該業務に従事する時間が年間総労働時間の半分を超えることが見込まれる場合には、「自動車の運転の業務に主として従事する」者に該当します。</p> <p>したがって、自動車運転者Aの欠勤のため、運行管理者Bが代わりに運転をする場合であって、Bが当該業務に従事する時間が年間総労働時間の半分を超えることが見込まれないときは、Bは「自動車の運転の業務に主として従事する」者には該当しません。</p>
1-2	<p>Q 当社では、毎年、1月1日～12月31日を有効期間として拘束時間等延長の労使協定を締結し、実拘束時間についても同じ期間で計算していますが、</p> <p>① 今回の改善基準告示の改正を踏まえ、令和6年4月1日開始の協定を締結し直さなければならないのでしょうか。</p> <p>② また、実拘束時間はどの時点から、新告示が適用されるのでしょうか。1年間の拘束時間は按分して計算するのでしょうか。</p> <hr/> <p>A 令和6年3月31日以前に締結した労使協定で拘束時間等を延長している場合であって、当該協定の有効期間の終期が令和6年4月1日以後であるときは、同日開始の協定を締結し直す必要はなく、同日以後に新たに定める協定から、新告示に対応していただくこととなります。例えば、令和5年10月1日～令和6年9月30日など、令和6年4月1日をまたぐ労使協定を締結している場合は、令和6年10月1日以降の協定について、新告示に対応していただくこととなります。また、労使協定を締結していない場合には、令和6年4月1日から新告示に対応していただくこととなります。なお、この取扱いは、法に基づく36協定の経過措置の考え方を踏まえたものです。</p> <p>なお、36協定で定める時間外労働の限度時間は1か月45時間及び1年360時間となりますが、臨時的にこれを超えて労働させる場合であっても1年960時間以内となります。</p>
1-3	<p>Q 改善基準告示で定められた期間について、「1年」、「1か月」、「1週間」など、それぞれ起算日を定めて計算した時間が改善基準告示で定めた時間を超えていなければ違反とならないのでしょうか。それとも、どこで区切っても、その時間を超えない必要があるのでしょうか。また、36協定の起算日と合わせる必要はありますか。</p> <hr/> <p>A 「1か月」とは、原則として暦月をいいますが、就業規則、勤務割表等で特定日を起算日として定めている場合には、当該特定日から起算した1か月とすることで差し支えありません。</p> <p>その場合、事業場の就業規則や労使協定等で定めた期間の初日が、「1年」、「1か月」、「1週間」の起算日となり、それぞれの起算日から計算した時間が、改善基準告示で定める時間を超えていなければ違反とはなりません。また、36協定の起算日と合わせる必要はありませんが、分かりやすく効率的な労務管理を行うに当たっては、同一の起算日とすることが望ましいです。</p> <p>この考え方は、特例を含め、改善基準告示における期間の考え方、全てに共通します。</p>

番 号	質問内容
1-4	<p>Q 点呼、会議等、運転以外の労働時間や休憩時間は、改善基準告示における拘束時間に該当しますか。</p> <p>A 改善基準告示における拘束時間とは、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む。）の合計時間、すなわち、始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束される全ての時間をいいます。 拘束時間に該当するか否かは、個別の事案の実態に応じて判断することとなりますが、運転以外の、点呼、会議等の労働時間はもちろん、休憩時間についても、拘束時間に該当します。</p>
1-5	<p>Q サービスエリア等で車中泊する時間は、改善基準告示における休息期間に該当しますか。</p> <p>A 改善基準告示における休息期間とは、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って、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。 休息期間に該当するか否かは、個別の事案の実態に応じて判断することとなりますが、例えば、車両内での休息は駐車スペースが確保でき、荷物の看守義務がないなど、自動車運転者が業務から開放される場合には休息期間となります。</p>

3 トラック運転者の拘束時間等 (第4条関係)

番 号	質問内容
3-1	<p>Q 労使協定を締結しない場合、1か月の拘束時間を 284 時間以内としても、1年 3,300 時間を超えることは認められないのでしょうか。</p> <p>A 1か月の拘束時間を全て上限値 (284 時間×12 か月) とすると、年の拘束時間が 3,300 時間を超えるため、認められません。</p> <p>(図)【原則】1年及び1か月の拘束時間</p>  <p>(図)【例外】1年及び1か月の拘束時間</p> 
3-2	<p>Q 1日の拘束時間が 15 時間の場合、休息期間について9時間を超えて与えることは可能ですか。1日の始業時刻から起算して 24 時間以内に休息期間の終点が到来する必要があるのでしょうか。</p> <p>A 休息期間について、始業時刻から起算して 24 時間以内に終了するよう与える必要はありません。例えば、9時始業の場合、拘束時間の上限は 15 時間 (宿泊を伴う長距離貨物運送の場合を除く。) なので、24 時までには終業する必要がありますが、その後の休息期間は「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」時間であればよく、9時間を超えて休息期間を与えたことによって、1日の始業時刻から起算して 24 時間以内に 11 時間の休息期間を収める必要はありません。</p>  <p>一方、拘束時間の計算に当たっては、1日の始業時刻から起算して 24 時間以内に、1日の拘束時間が上限を超えていないことを確認することが必要です。</p> <p>また、休息期間の計算に当たっては、終業後に1日の休息期間や特例等で定める休息期間が確保されているか確認することが必要です。</p>
3-3	<p>Q 施行通達記第2の4 (2) に「1週間における拘束時間が全て長距離貨物運送で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合」とありますが、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 1週間は任意に定めても良いのでしょうか。 ② 「一の運行」とは、往復を指すのでしょうか。また、例えば、トラック運転者がA社東京営業所を出庫して、A社神奈川営業所に帰庫する場合、「一の運行」と認められるのでしょうか。 ③ また、「住所地」とは自宅以外の場所は認められないのでしょうか。(例：実家など) <p>A</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 事業場の就業規則や労使協定等で定めた期間の初日が、「1週間」の起算日となります。 ② 「一の運行」とは、トラック運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に到着するまでをいいます。よって、例えば、神奈川営業所 (所属) → 東京営業所 → 千葉営業所 → 神奈川営業所 (所属) と、所属の神奈川営業所を出庫し、営業所を経由して、所属の神奈川営業所に帰庫する場合、神奈川営業所に帰庫するまでは「一の運行」とはなりません。 ③ 「住所地」とは、現住所のみならず、その者の生活の本拠地も対象となります。

番 号	質問内容																																													
3-4	<p>Q 「一の運行」について定められていますが、走行距離についても制限があるのでしょうか。</p> <hr/> <p>A 改善基準告示において、「一の運行」の走行距離等については特段定められていません。</p> <p><参考> 国土交通省の基準(平成13年8月20日国土交通省告示第1365号)において、「運転者が一の運行における最初の勤務を開始してから最後の勤務を終了するまでの時間は144時間を超えてはならない」と定められていますが、走行距離等は定められていません。</p>																																													
3-5	<p>Q ①例えば、千葉県在住のトラック運転者Aが次のような運行をすることは認められるのでしょうか。</p> <p>(1週目)</p> <table border="0"> <tr> <td>月曜:(出庫)千葉県→</td> <td>静岡県【1泊目】(230km)</td> <td>13時間拘束</td> </tr> <tr> <td>火曜:静岡県→</td> <td>大阪府【2泊目】(330km)</td> <td>16時間拘束</td> </tr> <tr> <td>水曜:大阪府→</td> <td>(帰庫)千葉県(540km)</td> <td>13時間拘束</td> </tr> <tr> <td>木曜:休日</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>金曜:(出庫)千葉県→</td> <td>静岡県→ (帰庫)千葉県【日帰り】(460km)</td> <td>16時間拘束</td> </tr> <tr> <td>土曜:休日</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>日曜:休日</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>(2週目)</p> <table border="0"> <tr> <td>月曜:(出庫)千葉県→</td> <td>静岡県【1泊目】(230km)</td> <td>13時間拘束</td> </tr> <tr> <td>火曜:静岡県→</td> <td>(帰庫)千葉県(230km)</td> <td>13時間拘束</td> </tr> <tr> <td>水曜:(出庫)千葉県→</td> <td>静岡県【1泊目】(230km)</td> <td>13時間拘束</td> </tr> <tr> <td>木曜:静岡県→</td> <td>大阪府【2泊目】(330km)</td> <td>16時間拘束</td> </tr> <tr> <td>金曜:大阪府→</td> <td>(帰庫)千葉県(540km)</td> <td>13時間拘束</td> </tr> <tr> <td>土曜:休日</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>日曜:(出庫)千葉県→</td> <td>静岡県→ (帰庫)千葉県【日帰り】(460km)</td> <td>16時間拘束</td> </tr> </table> <p>②例えば、①1週目の金曜日について、次のように運行が急きょ変更となった場合、例外的な取扱いは認められるのでしょうか。</p> <table border="0"> <tr> <td>金曜:(出庫)千葉県→</td> <td>神奈川県→ (帰庫)千葉県【日帰り】(130km)</td> <td>5時間拘束</td> </tr> </table> <hr/> <p>A ① 1日の拘束時間について、宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、16時間まで延長可としていますが、1週間における運行が全て長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)でなければ、当該例外的取扱いは認められません。また、1週間において、一度も宿泊を伴う運行がない場合には、当該例外的取扱いは認められません。</p> <p>設問の事例の場合、1週間における運行は全て一の運行の走行距離が450km以上であり、住所地以外の場所で宿泊を伴う休息を1回以上行っているため、当該1週間において2回まで拘束時間を16時間に延長することができます。ただし、拘束時間を16時間まで延長した場合、一の運行終了後に必ず12時間以上の休息期間を与える必要があります。</p> <p>② 例えば、①第1週の金曜日について、運行が急きょ変更となった場合、一の運行で100kmの移動にとどまり、1週間における運行の全てが長距離貨物運送の要件を満たさないため当該例外的取扱いは認められません。</p> <p>なお、運行計画において、基準を満たしている場合においても、実態として基準を満たさない場合には、当然に改善基準告示違反となります。</p>	月曜:(出庫)千葉県→	静岡県【1泊目】(230km)	13時間拘束	火曜:静岡県→	大阪府【2泊目】(330km)	16時間拘束	水曜:大阪府→	(帰庫)千葉県(540km)	13時間拘束	木曜:休日			金曜:(出庫)千葉県→	静岡県→ (帰庫)千葉県【日帰り】(460km)	16時間拘束	土曜:休日			日曜:休日			月曜:(出庫)千葉県→	静岡県【1泊目】(230km)	13時間拘束	火曜:静岡県→	(帰庫)千葉県(230km)	13時間拘束	水曜:(出庫)千葉県→	静岡県【1泊目】(230km)	13時間拘束	木曜:静岡県→	大阪府【2泊目】(330km)	16時間拘束	金曜:大阪府→	(帰庫)千葉県(540km)	13時間拘束	土曜:休日			日曜:(出庫)千葉県→	静岡県→ (帰庫)千葉県【日帰り】(460km)	16時間拘束	金曜:(出庫)千葉県→	神奈川県→ (帰庫)千葉県【日帰り】(130km)	5時間拘束
月曜:(出庫)千葉県→	静岡県【1泊目】(230km)	13時間拘束																																												
火曜:静岡県→	大阪府【2泊目】(330km)	16時間拘束																																												
水曜:大阪府→	(帰庫)千葉県(540km)	13時間拘束																																												
木曜:休日																																														
金曜:(出庫)千葉県→	静岡県→ (帰庫)千葉県【日帰り】(460km)	16時間拘束																																												
土曜:休日																																														
日曜:休日																																														
月曜:(出庫)千葉県→	静岡県【1泊目】(230km)	13時間拘束																																												
火曜:静岡県→	(帰庫)千葉県(230km)	13時間拘束																																												
水曜:(出庫)千葉県→	静岡県【1泊目】(230km)	13時間拘束																																												
木曜:静岡県→	大阪府【2泊目】(330km)	16時間拘束																																												
金曜:大阪府→	(帰庫)千葉県(540km)	13時間拘束																																												
土曜:休日																																														
日曜:(出庫)千葉県→	静岡県→ (帰庫)千葉県【日帰り】(460km)	16時間拘束																																												
金曜:(出庫)千葉県→	神奈川県→ (帰庫)千葉県【日帰り】(130km)	5時間拘束																																												

番 号	質問内容						
3-6	<p>Q 2日平均の運転時間の起算点は、次のいずれから計算すればよいのでしょうか。</p> <p>①特定日の始業時刻の24時間前から48時間 ②特定日の前日の始業時刻から48時間</p> <hr/> <p>A 運転時間は、特定日を起算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均とすることが望ましいですが、特定日の最大運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、特定日(N日)の運転時間と特定日の前日(N-1日)の運転時間との平均、特定日(N日)の運転時間と特定日の翌日(N+1日)の運転時間との平均のいずれもが9時間を超えた場合、初めて違反と判断されます。</p> <p>例えば、次の場合、設問の②のとおり、特定日の前日(N-1日)の始業時刻の10時から起算して48時間、特定日(N日)の始業時刻の11時から起算して48時間で1日当たりの運転時間の平均を計算し、いずれもが9時間を超えた場合、初めて改善基準告示違反と判断されます。</p> <p style="text-align: center;">例：特定日の前日(N-1日)が10時始業、特定日(N日)が11時始業の場合</p> <div style="text-align: center;">  <table border="1" data-bbox="416 828 1204 907" style="margin: 10px auto;"> <thead> <tr> <th style="color: green;">特定日の前日(N-1日)</th> <th style="color: blue;">特定日(N日)</th> <th style="color: red;">特定日の翌日(N+1日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="color: green;">B時間</td> <td style="color: blue;">A時間</td> <td style="color: red;">C時間</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"> $\frac{B時間 + A時間}{2}$ と $\frac{A時間 + C時間}{2}$ </p> <p>が、いずれも9時間を超えた場合に初めて改善基準告示違反</p> </div>	特定日の前日(N-1日)	特定日(N日)	特定日の翌日(N+1日)	B時間	A時間	C時間
特定日の前日(N-1日)	特定日(N日)	特定日の翌日(N+1日)					
B時間	A時間	C時間					
3-7	<p>Q 連続運転時間について、4時間以内に「運転の中断」が30分を経過した時点で、時間の計算がリセットされ、新たな連続運転時間が開始されるということでしょうか。</p> <hr/> <p>A 連続運転時間は、4時間以内に「運転の中断」が合計30分を経過した時点で時間の計算がリセットされ、新たな連続運転時間が開始されることとなります。</p>						
3-8	<p>Q 連続運転時間には、次の場合も、カウントするのでしょうか。</p> <p>①渋滞中にアイドリングストップでエンジンが停止した場合 ②サービスエリアなどの駐車場の順番待ちのため、走行、停車を繰り返し、少しずつ前に進む場合</p> <hr/> <p>A 連続運転時間とは、トラック運転者が連続して運転している時間であり、「運転の中断」に該当しない一時的な停車時間は連続運転時間となります。したがって、例えば、設問の①②の場合における停車時間は、あくまで走行中に一時的に停車している状態に過ぎず、すぐに車両を動かさなければならぬ状態のため、連続運転時間となります。</p>						
3-9	<p>Q 「運転の中断」は、「原則として休憩」とありますが、</p> <p>①休憩以外の中断(荷積み・荷卸し、荷待ち等)は認められないのでしょうか。 ②休憩は、法第34条、就業規則において定める休憩とは別に与える必要があるのでしょうか。 ③「原則として休憩」とは、一の連続運転時間につき、休憩が全くとれていなくても、1か月当たり全体で見ると休憩がおおむね与えられている場合には違反とはならないのでしょうか。</p> <hr/> <p>A ①「運転の中断」については、トラック運転者が運転の中断時に荷積み・荷卸し等の作業に従事することにより、十分な休憩が確保されない実態があるといったことを踏まえ、新告示において、運転の中断時には「原則として休憩」を与えるものとなりました。</p>						

番 号	質問内容																		
	<p>したがって、運転の中断時に休憩を与えることができない実態にある場合には、運行計画を見直すこと等により、適切に休憩を与えるようにすることが使用者には要請されます。他方、業務の実態等を踏まえ、短期的には見直しが難しい等の特段の事情がある場合には、運転の中断時に必ず休憩を与えなければならないものではなく、例えば、荷積み・荷卸しや荷待ちを行ったとしても、改善基準告示違反となるものではありません。</p> <p>② 運転の中断時に休憩を与える場合は、当該休憩を法第 34 条の休憩時間に含めるか、別途休憩を与えるかは、事業場で定めるべき事項となります。事業場の勤務実態等に応じ、労使でよく話し合った上で、就業規則等で定めるようにしてください。ただし、使用者においては、法第 34 条の休憩時間（労働時間が6時間を超える場合は少なくとも45分、8時間を超える場合は少なくとも1時間）を運転の中断時に休憩を与えるか否かにかかわらず適切に与える必要がありますので御留意ください。</p> <p>③ 「原則として休憩」を与えているかどうかについて、「1か月単位」等の一定の期間で判断するといった定めはありません。他方、例えば、「運転の中断」時に特段の事情なく休憩が全く確保されないような1か月の運行計画を作成することは、「原則として休憩を与える」ものとは当然に認められないため、使用者においては、中断時に適切に休憩が確保されるような運行計画を作成することが要請されます。</p>																		
3-10	<p>Q 「運転の中断」は、「1回おおむね連続 10 分以上、合計 30 分以上」とし、「10 分未満の中断は3回以上連続しない」とありますが、</p> <p>① 例えば、「運転の中断」が、9分、9分、12 分で合計30分といった中断も認められるのでしょうか。</p> <p>② 例えば、5分は「おおむね連続10分以上」となるのでしょうか。</p> <p>③ 例えば、道路の渋滞などにより、「運転の中断」が、9分、9分、9分、3分となった場合、どの時点が「運転の中断」と認められないのでしょうか。</p> <hr/> <p>A 旧告示において、「運転の中断」の下限時間を「連続 10 分以上」としていたところ、新告示において、これを「おおむね連続 10 分以上」としたのは、デジタル式運行記録計により細かな時間管理が可能になる中で、「運転の中断」の時間が「10 分」にわずかに満たないことをもって直ちに改善基準告示違反とするのはトラック運転者の勤務実態等を踏まえたものではないという趣旨から見直したものです。「おおむね連続 10 分以上」とは、「運転の中断」は原則 30 分以上とする趣旨であり、例えば10 分未満の「運転の中断」が3回以上連続する等の場合は、「おおむね連続 10 分以上」に該当しません。その上で、</p> <p>① 10 分に満たない「運転の中断」があることをもって直ちに改善基準告示違反となるものではありません。</p> <p>② 5分は「おおむね連続 10 分以上」と乖離しているため、認められません。</p> <p>③ 下図1列目の場合、3回目の9分の中断の時点で10分に満たない「運転の中断」が3回以上連続しているため、認められません。したがって、前半の2回の9分については「運転の中断」が認められますが、3回目の9分は「運転の中断」とは認められません。この場合、12分の「運転の中断」を与える必要があります。</p> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <tr> <td style="background-color: #ffff00;">× 3 回目：10 分未満の運転の中断が 3 回以上連続している</td> <td style="background-color: #ffff00;">× 4 回目：おおむね連続 10 分以上と 乖離している</td> </tr> </table> <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25px;">1 時間</td> <td style="width: 25px; text-align: center;">○ 9 分</td> <td style="width: 25px;">1 時間</td> <td style="width: 25px; text-align: center;">○ 9 分</td> <td style="width: 25px;">1 時間</td> <td style="width: 25px; text-align: center;">× 9 分</td> <td style="width: 25px;">1 時間</td> <td style="width: 25px; text-align: center;">× 3 分</td> </tr> <tr> <td style="width: 25px;">1 時間</td> <td style="width: 25px; text-align: center;">○ 9 分</td> <td style="width: 25px;">1 時間</td> <td style="width: 25px; text-align: center;">○ 9 分</td> <td style="width: 25px;">1 時間</td> <td style="width: 25px; text-align: center;">○ 10 分</td> <td style="width: 25px;">1 時間</td> <td style="width: 25px; text-align: center;">○ 9 分</td> </tr> </table> <p style="margin-top: 10px;">合計 30 分以上の中断</p> </div>	× 3 回目：10 分未満の運転の中断が 3 回以上連続している	× 4 回目：おおむね連続 10 分以上と 乖離している	1 時間	○ 9 分	1 時間	○ 9 分	1 時間	× 9 分	1 時間	× 3 分	1 時間	○ 9 分	1 時間	○ 9 分	1 時間	○ 10 分	1 時間	○ 9 分
× 3 回目：10 分未満の運転の中断が 3 回以上連続している	× 4 回目：おおむね連続 10 分以上と 乖離している																		
1 時間	○ 9 分	1 時間	○ 9 分	1 時間	× 9 分	1 時間	× 3 分												
1 時間	○ 9 分	1 時間	○ 9 分	1 時間	○ 10 分	1 時間	○ 9 分												
3-11	<p>Q 連続運転時間について、「サービスエリア等に駐停車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4 時間 30 分まで延長可」とありますが、</p> <p>① 30 分延長をする場合の記録の方法について教えてください。</p> <p>② 「やむを得ず」とは何を指すのでしょうか。年末年始などの特定の時期や、大雨等の特定の事象にかかわらず、サービスエリア等に駐停車できない場合には 30 分延長できるということでしょうか。</p>																		

番 号	質問内容
	<p>③ 1日何回まで延長できるでしょうか。</p> <p>④ サービスエリア、パーキングエリア等は、高速道路にあるものに限られますか。</p> <hr/> <p>A</p> <p>① デジタル式運行記録計の記録のほか、運転日報等における記録によります。</p> <p>② 新告示第4条第1項第7号ただし書は、サービスエリア等で運転を中断しようとしたものの、当該サービスエリア等が満車である等により駐停車できない場合の取扱いを定めたものであり、駐停車できない理由としては、サービスエリア等が満車である場合のほか、満車ではないものの車種に応じた駐車スペースが満車である場合が考えられます。</p> <p>③ 延長できるのは、一の連続運転時間につき1回限りです。なお、当該サービスエリアが常態的に混雑していることを知りながら、連続運転時間が4時間となるような運行計画をあらかじめ作成することは、当然に認められません。</p> <p>④ サービスエリア、パーキングエリア等には、コンビニエンスストア、ガステーション及び道の駅も含まれますが、これらの施設は高速道路に限らず、一般国道などに併設されているものも対象となります。</p>
3-12	<p>Q 宅配等小口集配業務に従事する自動車運転者については、連続運転時間の規制を受けないのでしょうか。</p> <hr/> <p>A 宅配等小口集配業務は、断続的に運転を中断して荷積み・荷卸しを繰り返すため、一の連続運転時間（4時間）当たり、30分の「運転の中断」が与えられることが一般的と考えられますが、このような勤務実態になく、連続して運転を行う場合には、一の連続運転時間（4時間）当たり30分の「運転の中断」を与える必要があります。</p> <p>また、新告示においては、運転の中断時に「原則として休憩」を与えることとされています。この取扱いについては、特に近・中距離の自動車運転者について運転の中断時の休憩が確保されない実態があることを踏まえたものであり、また、改善基準告示上も、特定の自動車運転者について連続運転時間の規制を適用除外する規定は設けられていないことから、宅配等小口集配業務に従事する自動車運転者についても連続運転時間の規制は適用されます。</p>
3-13	<p>Q トラック運転者等の休息期間は、当該トラック運転者等の住所地における休息期間がそれ以外の場所の休息期間より長くなるよう努めるものとありますが、どういう意味でしょうか。</p> <hr/> <p>A 長距離貨物運送の場合、運行の中継地や目的地において休息期間を過ごすことがありますが、休息期間の配分においてはトラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、当該運転者の住所地（生活の本拠地）における休息期間が、それ以外の場所における休息期間よりも長くなるよう努める必要があります。</p>
3-14	<p>Q 「予期し得ない事象への対応時間」について、具体的にどういった時間が該当するか教えてください。</p> <hr/> <p>A 「予期し得ない事象への対応時間」の取扱いは、自動車運転者が災害や事故等の通常予期し得ない事象に遭遇し、運行が遅延した場合において、その対応に要した時間についての1日の拘束時間、運転時間（2日平均）及び連続運転時間の例外的な取扱いを定めたものです。</p> <p>「予期し得ない事象への対応時間」に該当するか否かの考え方は、それぞれの事象に応じ、次のとおりです。</p> <p>① <u>運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 例えば、運転中に乗務している車両が予期せず故障したことに伴い、修理会社等に連絡して待機する時間、レッカー車等で修理会社等に移動する時間及び修理中の時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。 ただし、例えば、上記対応に伴い、別の運転者が出勤を命じられ、勤務する場合における当該運転者の勤務時間は該当しません。 <p>② <u>運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 例えば、運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したことに伴い、フェリーの駐車場で待機する時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。

番 号	質問内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ また、フェリー欠航に伴い、急ぎよ陸路等で移動する場合、陸路での移動時間がフェリー運航時間とおおむね同程度である等、経路変更が合理的であると認められるときは、当該移動時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。 ③ <u>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</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 例えば、前方を走行する車の衝突事故により発生した渋滞に巻き込まれた時間、地震や河川氾濫に伴う道路の封鎖、道路の渋滞等に巻き込まれた時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。 ・ ただし、例えば、災害や事故の発生を伴わない自然渋滞（商業施設や大型イベントの開催、お盆休み等の帰省ラッシュ等、単なる交通集中等）に巻き込まれた時間、相当程度遠方の事故渋滞の情報に基づき迂回する時間（※）、鉄道事故等による振替輸送・代行輸送等に要した時間は該当しません。 （※）例えば、長野（飯田）から東京（高井戸）に運行中、現地点から約2時間 20 分先の中央道上り相模湖IC付近で事故が発生し、1時間程度で事故渋滞が解消される見込みであるにもかかわらず、一般道に迂回し、通常約3時間の行程について、約6時間 30 分を要した場合 ④ <u>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</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 例えば、運転前に大雪警報が発表されていたものの、まもなく解除が見込まれていたため、運転を開始したが、運転開始後も大雪警報が解除されず、結果として運転中に正常な運行が困難となった場合には、その対応に要した時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。 ・ ただし、例えば、異常気象であっても警報が発表されない場合における対応時間は該当しません。 <p>そのほか、運転中に自動車運転者が同乗者の急病対応を行う場合や犯罪に巻き込まれた場合は、停車せざるを得ず、道路の封鎖又は渋滞につながると考えられることから、③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に該当するものとして取り扱います。例えば、同乗者の急病への対応時間、トラック運転者が犯罪に巻き込まれた場合における警察等への対応時間等については、「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。</p>
3-15	<p>Q 例えば、トラック運転者Aが運転する車両が予期せず故障し、代わりにトラック運転者Bが急ぎよ、別の車両で事故現場に駆けつけ、運行する場合、トラック運転者Bの運転時間を予期し得ない事象への対応時間として除くことはできますか。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>A 「予期し得ない事象への対応時間」として除くことができる時間は、運転者が運転中に予期せず事象に遭遇した場合に限られますので、代行者のトラック運転者Bが対応する時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当しません。</p>
3-16	<p>Q ① 予期し得ない事象について、「運転中に」という限定がありますが、運転直前に車両の点検をしている最中に予期し得ない事象が発生した場合、対象とならないのでしょうか。</p> <p>② 異常気象についても、運転中に警報に遭遇しない限り同様の取扱いとなるのでしょうか。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>A ① 運転前にあらかじめ当該事象が発生している場合には、たとえ運転開始前の車両点検中であつたとしても、事象が既に発生しているため「予期し得ない事象への対応時間」に該当しません。ただし、例えば、運転開始後、休憩中に予期し得ない事象に遭遇し、その対応に要した時間は、「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。</p> <p>② 一方、異常気象（警報発表時）については、運転前に異常気象の警報が発表されていたものの、その時点では正常な運行が困難とは想定されず、運転開始後に初めて正常な運行が困難となった場合、その対応に要した時間は「予期し得ない事象への対応時間」に該当します。</p>
3-17	<p>Q 例えば、予期し得ない事象に遭遇したのが1か月の最終勤務日で、そのときに初めて改善基準告示に違反した場合、1か月の拘束時間についてはどのような計算の取扱いになるのでしょうか。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>A 「予期し得ない事象への対応時間」に関する取扱いは、トラック運転者に係る1日の拘束時間、運転時</p>

番 号	質問内容						
	<p>間（2日平均）及び連続運転時間の例外的な取扱いとなるので、1か月の拘束時間の計算については、除くことができません。</p> <p>1か月の最終日に予期し得ない事象が発生したことにより、1か月の拘束時間の上限を超えることのないよう、余裕をもった運行計画を毎月作成することが望ましいです。</p>						
3-18	<p>Q 予期し得ない事象について、客観的な記録とは具体的にどのようなものでしょうか。また、時間の特定が困難で客観的な記録がない場合等の取扱いについて教えてください。</p> <hr/> <p>A 「予期し得ない事象への対応時間」については、「運転日報上の記録」に加え、「予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料」によって、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できることが必要です。</p> <p>客観的な記録とは、例えば次のような資料が考えられます。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等 ② フェリー運航会社等のホームページに掲載されたフェリー欠航情報の写し ③ 公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し（渋滞の日時・原因を特定できるもの） ④ 気象庁のホームページ等に掲載された異常気象等に関する気象情報等の写し <p>ただし、当該事象について、遅延の原因となった個々の対応時間の特定が困難な場合には、当該事象に遭遇した勤務を含めた実際の拘束時間や運転時間 －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 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> <table border="1" data-bbox="312 1912 1449 2074"> <tbody> <tr> <td data-bbox="312 1912 392 1951">(ア)</td> <td data-bbox="392 1912 1449 1951">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</td> </tr> <tr> <td data-bbox="312 1951 392 2033">(イ)</td> <td data-bbox="392 1951 1449 2033">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</td> </tr> <tr> <td data-bbox="312 2033 392 2074">(ウ)</td> <td data-bbox="392 2033 1449 2074">休息期間を3分割する日が連続しないよう努めること</td> </tr> </tbody> </table>	(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	(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	(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
(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						
(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						
(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						

番 号	質問内容																		
3-21	<p>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、</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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のでしょうか。</p> <hr/> <p>A 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="margin-left: 40px;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">6:00 ～ 13:00</td> <td>7時間拘束（勤務回数 1 回目）</td> <td rowspan="2" style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">分割休息合計 10 時間</td> </tr> <tr> <td>13:00 ～ 18:00</td> <td>5時間休息（分割休息）</td> </tr> <tr> <td style="padding-right: 20px;">18:00 ～ 23:00</td> <td>5時間拘束（勤務回数 1 回目）</td> <td rowspan="2" style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">通常の休息 9 時間</td> </tr> <tr> <td>23:00 ～ 4:00</td> <td>5時間休息（分割休息）</td> </tr> <tr> <td style="padding-right: 20px;">4:00 ～ 12:00</td> <td>8時間拘束（勤務回数 2 回目）</td> <td rowspan="2" style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">通常の休息 9 時間</td> </tr> <tr> <td>12:00 ～ 9:00</td> <td>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）	}	通常の休息 9 時間	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）	}	通常の休息 9 時間																
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/> <p>A 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って、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> <hr/> <p>A 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」とあるのは、一の運行終了後（帰庫後）、継続 11 時間以上の休息期間を与える必要があります。</p>																		
3-24	<p>Q 2人乗務特例の仮眠8時間について、分割して与えることはできますか。</p> <hr/> <p>A 2人乗務特例について、次の要件を全て満たす場合には拘束時間を 28時間まで延長することができますが、その間の仮眠時間については分割して与えることができます。</p>																		

番 号	質問内容
	<p>(要件)</p> <p>a 車両ベッドが一定の要件を満たす場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長さ 198 センチ以上、かつ幅 80 センチ以上の連続した平面であること ・クッション材等により走行中の路面からの衝撃が緩和されるものであること <p>b 勤務終了後、継続 11 時間以上の休息期間を与える場合</p> <p>c 8時間以上の仮眠時間を与える場合</p>
3-25	<p>Q フェリー特例について、「乗船中の時間は原則として休息期間」とありますが、例えば、乗船中に運転日報を記載する時間、車両を船内駐車場に停車する時間は休息期間となりますか。また、例えば 1 時間の乗船であっても休息期間となりますか。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>A 乗船中に運転日報を記載する時間や、車両を移動する時間は労働時間となるため、フェリー乗船中であっても休息期間とは認められません。</p> <p>また、フェリー乗船時間は 1 時間であっても、自動車運転者を拘束している状態になれば、休息期間となります。</p>
3-26	<p>Q フェリー特例について、リセットされるタイミング、すなわち次の勤務を開始する始点を教えてください。</p> <p>また、下船後の休息期間が始業時刻から起算して 24 時間を超えても違反にはならないのでしょうか。</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>A 施行通達記第 2 の 4 (8) エにより、トラック運転者については、フェリーの乗船時間が 8 時間 (2 人乗務の場合には 4 時間、隔日勤務の場合には 20 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る」とされていますが、例えばフェリー乗船時間が 8 時間である場合、通常、これを休息期間 (下限 9 時間) から減算しても 1 時間が残るため、別途 1 時間以上の休息期間を確保した上で、その休息期間が終了した時点で、次の勤務が開始されることになります。</p> <p>なお、フェリー下船後に休息期間を与えた場合において、その休息期間が終了する時点が始業時刻から起算して 24 時間を超えたとしても、改善基準告示違反とはなりません。</p>
3-27	<p>Q 自動車運転の業務に関する休日の考え方は、休息期間に 24 時間を加算して得た連続した時間とされていますが、休日を連続で 2 日与える場合には、33 時間空ければよいのでしょうか。</p> <p>1日目：休息期間 9 時間 2日目：法定休日 24 時間 3日目：所定休日</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>A 自動車運転者の休日は、休息期間に 24 時間を加算して得た連続した時間とされており、その時間が 30 時間を下回ってはなりません。</p> <p>通常勤務の場合は継続 33 時間 (9 時間 + 24 時間)、隔日勤務の場合は継続 44 時間 (20 時間 + 24 時間) を下回ることがないようにする必要があります。</p> <p>したがって、上記の場合、1 日目の休息期間 9 時間と 2 日目の法定休日を合わせて継続 33 時間が確保されていれば、休日を与えたこととなります。</p> <p>なお、所定休日 (3 日目) については事業場の就業規則等に基づいて与えることが必要です。</p>

5 適用除外業務

番 号	質問内容																																																								
5-1	<p>Q 施行通達第2の6(1)で「適用除外業務」として列挙されている業務以外は、その内容や性質にかかわらず、改善基準告示の適用は除外されないのでしょうか。</p> <p>A 施行通達で列挙される業務以外の業務については、①人命又は公益を保護するために、②法令の規定又は国若しくは地方公共団体の要請に基づき行われるものであるかといった観点から、当該業務の性格や内容に照らし、「適用除外業務」として取り扱うべきか否かを個別具体的に判断することになります。</p> <p>上記の考え方によれば、例えば、大規模災害の発生時等の、緊急通行車両以外の車両による人員や物資の輸送業務であって、当該輸送業務が国や地方公共団体の要請により行われる場合には、これを「適用除外業務」として取り扱うことが考えられます。</p>																																																								
5-4	<p>Q 例えば、石油やガソリンの運搬業務は適用除外業務とは認められないのでしょうか。</p> <p>A 石油やガソリンの運搬業務は、施行通達に規定されている消防法等に基づく危険物の運搬の業務に該当しないため、適用除外業務の対象となりません。</p>																																																								
5-5	<p>Q トラック運転者Aが、次のとおり「適用除外業務」に従事する場合、「適用除外業務に従事しない期間」における拘束時間及び運転時間の上限は、各々何時間となるのでしょうか。</p> <table border="1" data-bbox="421 996 1220 1328"> <thead> <tr> <th>日</th> <th>月</th> <th>火</th> <th>水</th> <th>木</th> <th>金</th> <th>土</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>30</td> <td>31</td> <td>1</td> <td>(1週目)</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>(2週目)</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>10</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>13</td> <td>14</td> <td>15</td> <td>(3週目)</td> </tr> <tr> <td>16</td> <td>17</td> <td>18</td> <td>19</td> <td>20</td> <td>21</td> <td>22</td> <td>(4週目)</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>24</td> <td>25</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>(5週目)</td> </tr> <tr> <td>30</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>(6週目)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 7～10日、12～14日(計7日間)に終日、「適用除外業務」に従事。 ※ 当該事業場では、起算日を毎月1日とした上で、当月は拘束時間を295時間まで延長できる旨を労使協定で締結。また、運転時間は、前月26日、当月9日、23日を初日とする2週間ごとに計算。</p> <p>A トラック運転者Aの当該月における「適用除外業務に従事しない期間(1～6日、11日、15～30日)」の拘束時間は、次の計算式のとおり、当該月の日数及び「適用除外業務に従事しない期間」の日数の比率(23/30)により、改善基準告示で規定する上限時間(295時間)を按分した時間(226.16時間)を超えないものとする必要があります。</p> <p>23日 / 30日 × 295時間 = 226.16時間</p> <p>また、トラック運転者Aの2週間における「適用除外業務に従事しない期間(1・2週目は前月26日～当月6日、3・4週目は当月11日及び15～22日)」の運転時間は、次の計算式のとおり、14日及び当該2週間の「適用除外業務に従事しない期間」の日数の比率(1・2週は12/14、3・4週目は9/14)により、改善基準告示で規定する上限時間(88時間)を按分した時間(1・2週は75.42時間、3・4週目は56.57時間)を、各々超えないものとする必要があります。</p> <p>1・2週目 12日 / 14日 × 88時間 = 75.42時間 3・4週目 9日 / 14日 × 88時間 = 56.57時間</p>	日	月	火	水	木	金	土		26	27	28	29	30	31	1	(1週目)	2	3	4	5	6	7	8	(2週目)	9	10	11	12	13	14	15	(3週目)	16	17	18	19	20	21	22	(4週目)	23	24	25	26	27	28	29	(5週目)	30	1	2	3	4	5	6	(6週目)
日	月	火	水	木	金	土																																																			
26	27	28	29	30	31	1	(1週目)																																																		
2	3	4	5	6	7	8	(2週目)																																																		
9	10	11	12	13	14	15	(3週目)																																																		
16	17	18	19	20	21	22	(4週目)																																																		
23	24	25	26	27	28	29	(5週目)																																																		
30	1	2	3	4	5	6	(6週目)																																																		

番 号	質問内容
-----	------

5-6

Q トラック運転者Aについて、次のとおり、同じ日に「適用除外業務」、「適用除外業務以外の業務」の両方に従事する期間がある場合、「適用除外業務に従事しない期間」及び「両方の業務に従事する期間」を通じた拘束時間、運転時間の上限は、各々何時間となるでしょうか。

日	月	火	水	木	金	土	
26	27	28	29	30	31	1	(1週目)
2	3	4	5	6	7	8	(2週目)
9	10	11	○12	○13	○14	15	(3週目)
16	17	18	19	20	21	22	(4週目)
23	24	25	26	27	28	29	(5週目)
30	1	2	3	4	5	6	(6週目)

※ 7～10 日の計4日間は終日「適用除外業務」に従事する一方、12 日～14 日の3日間は「適用除外業務」と「適用除外業務以外の業務」の両方に従事。両方の業務に従事した日の「適用除外業務以外の業務」の拘束時間は各 12 時間、運転時間は各9時間。

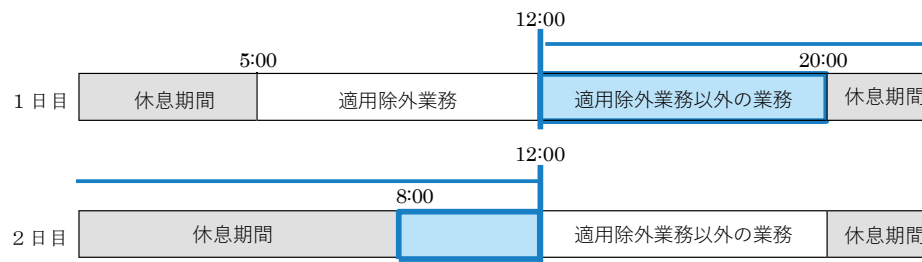
※ 当該事業場では、起算日を毎月1日とした上で、当月は拘束時間を 295 時間まで延長できる旨を労使協定で締結。また、運転時間は、前月 26 日、当月9日、23 日を初日とする2週間ごとに計算。

A トラック運転者Aの当該月における、①「適用除外業務に従事しない期間（1～6日、11 日、15～30 日）」と②「両方の業務に従事する期間（12～14 日）」を通じた拘束時間は、次の計算式のとおり、当該月の日数及び①と②の合計日数の比率（26/30）により、改善基準告示で規定する上限時間（295 時間）を按分した時間（255.66 時間）を超えないものとする必要があります。

$$(23 \text{ 日} + 3 \text{ 日}) / 30 \text{ 日} \times 295 \text{ 時間} = 255.66 \text{ 時間} (\ast)$$

※ 両方の業務に従事する期間（12～14 日）の拘束時間（36 時間）を含む。

なお、両方の業務に従事する日の「適用除外業務以外の業務」の始業時刻から起算して 24 時間の拘束時間は、下図のとおり、改善基準告示の1日の拘束時間の上限（15 時間）を超えないこととする必要があります。



※ 「適用除外業務以外の業務」の開始時刻から 24 時間の拘束時間は 15 時間以内とする必要。（上記例の場合、「適用除外業務以外の業務」の開始時刻（12:00）から 24 時間の拘束時間は、休息期間を挟み 12 時間）

また、トラック運転者Aの3・4週目における、①「適用除外業務に従事しない期間（11 日、15～22 日）」と②「両方の業務に従事する期間（12～14 日）」を通じた運転時間は、次の計算式のとおり、14 日及び①と②の合計日数の比率（12/14）により、改善基準告示で規定する上限時間（88 時間）を按分した時間（75.42 時間）を超えないものとする必要があります。

$$3 \cdot 4 \text{ 週目} (9 \text{ 日} + 3 \text{ 日}) / 14 \text{ 日} \times 88 \text{ 時間} = 75.42 \text{ 時間} (\ast)$$

※ 両方の業務に従事する期間（12～14 日）における運転時間（27 時間）を含む。

番 号	質問内容
	<p>なお、両方の業務に従事する日の「適用除外業務に該当しない業務」の運転時間は、改善基準告示で規定する2日平均の1日当たりの運転時間（9時間）を超えないようにする必要があります。</p>
5-7	<p>Q 施行通達記第2の6(3)で示されている「適用除外業務」を行うに当たって、事業場への備付けを行う書類とは、どのような書類を指すのでしょうか。また、同じく施行通達記第2の6(3)で示されている、自動車運転者ごとの当該業務への従事期間が明らかとなる記録の整備は、どのような方法や内容により行えばよいのでしょうか。</p> <hr/> <p>A 事業場への備付けを行う「適用除外業務」に該当することが明らかとなる書類としては、当該業務の種類に応じ、例えば次のようなものが考えられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 施行通達記第2の6(1)ア又はイの業務 <ul style="list-style-type: none"> ・ 都道府県公安委員会から交付される「緊急通行車両確認証明書」、「緊急輸送車両確認証明書」の写し ・ 当該業務の実施に当たり、国又は地方公共団体から、運送事業者又は事業者団体あてに交付される要請文書、発注書、費用支払に関する書面の写しや、当該要請、発注等の内容が記載された、国又は地方公共団体の担当部署からのメールの写し等 ○ 施行通達記第2の6(1)ウの業務 <ul style="list-style-type: none"> ・ アルキルアルミニウム等を送る事業者が、関係消防機関に送付する「移送の経路等に関する書面」の写し ・ 火薬類を運搬する事業者が、都道府県公安委員会に提出する「火薬類運搬届」「運搬計画表」の写し、当該運搬に当たり、都道府県公安委員会から交付される「火薬類運搬証明書」の写し ・ 核燃料物質等を運搬する事業者が、国土交通大臣に提出する「運搬に関する計画書」、都道府県公安委員会に提出する「核燃料物質等運搬届出書」の写し、当該運搬に当たり、国土交通大臣から交付される「確認証」、都道府県公安委員会から交付される「核燃料物質等運搬証明書」の写し ・ 放射性同位元素等を運搬する事業者が、国土交通大臣に提出する「運搬に関する計画書」、都道府県公安委員会に提出する「放射性同位元素等運搬届出書」の写し、当該運搬に当たり、国土交通大臣から交付される「確認証」の写し ・ 上記のほか、運搬する危険物の種類や容量等の記載された受注書や費用支払に関する書面等 <p>また、「適用除外業務」の実施に当たり必要とされている、自動車運転者毎の当該業務への従事期間が明らかとなる記録の整備の方法としては、当該業務の具体的内容（運搬する物資や危険物等の内容や容量、運搬の区域等）や実施日、実施時間帯等を、運転日報に記録しておくことが考えられます。</p>

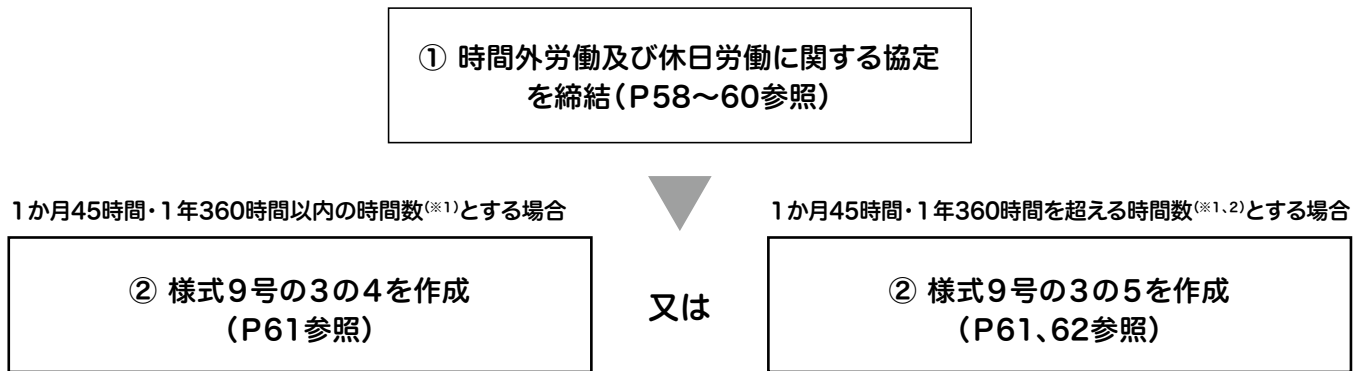
6 その他

6-1	<p>Q ① 改善基準告示に違反した場合、罰則はあるのでしょうか。どのような指導を受けるのでしょうか。</p> <p>② 荷主企業がトラック運転者に長時間の荷待ちをさせた場合、荷主は罰則を問われるのでしょうか。どのような指導を受けるのでしょうか。</p> <hr/> <p>A ① 改善基準告示は、法律ではなく厚生労働大臣告示であるため、罰則の規定はありません。労働基準監督署の監督指導において改善基準告示違反が認められた場合、その是正について指導を行います。その指導に当たっては、事業場の自主的改善が図られるよう丁寧に対応することを予定しています。なお、道路運送法や貨物自動車運送事業法の運行管理に関する規定等に重大な違反の疑いがあるときは、引き続き、その事実を地方運輸機関へ通報することとしています。</p> <p>② 荷主企業がトラック運転者に長時間の荷待ちをさせることは、労働基準関係法令に違反するものではありませんが、トラック運送事業者の改善基準告示違反が長時間の恒常的な荷待ちによるものと疑われる場合、労働基準監督署では、荷主等に対してそのような荷待ち時間を発生させないよう努めること等について要請しています。</p>
-----	---

【資料4】

36 協定届出までの流れ

自動車運転の業務について、令和6年4月1日から時間外労働の上限規制（1年 960 時間）が適用されることに伴い、36 協定届の様式が改正されました。以下の流れを参考に、36 協定の内容に合った様式で届出を行ってください。

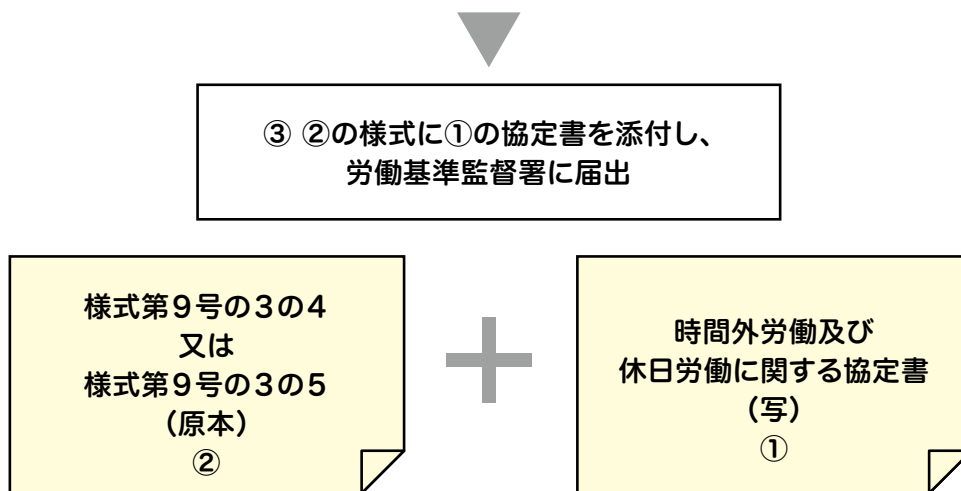


※1 対象期間が3か月を超える1年単位の变形労働時間制により労働させる労働者の限度時間については1か月42時間、1年320時間です。

※2 延長時間数を1か月45時間・1年360時間超とする場合でも、

自動車運転の業務については、時間外労働は1年960時間以内、

自動車運転以外の業務については、時間外労働は1年720時間以内、時間外労働・休日労働の合計は単月100時間未満、2～6か月平均80時間以内、時間外労働が1か月45時間を超える回数は1年について6回までとしなければなりません。



- ・ 控え(写)が必要な場合は、2部を労働基準監督署までお持ちください。受付印を押印し、1部を控えとして返戻します。
- ・ 36協定は、常時各作業場の見やすい場所へ掲示する等の方法によって、労働者に周知してください。

● 36協定届の新様式は厚生労働省のホームページから入手できます。

時間外労働・休日労働に関する協定書(様式ダウンロード(Word形式))

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/roudoukijunkankei.html

時間外労働の上限規制 わかりやすい解説(パンフレット)

<https://www.mhlw.go.jp/content/000463185.pdf>



- 36協定届など、労働基準法に係る届出等は、「e-Gov(イーガブ)」から、電子申請が利用可能です。電子申請を利用した場合、労働基準監督署の窓口にお越しいただく必要はありません。

電子申請について詳しい情報はこちら

労基法等 電子

検索

厚生労働省 作成による協定書 (記載例)

※記載例の第2条～第4条の数字および点線枠内にある条文については、各事業者の実態に即して時間等の設定や記載可否の判断を行ってください。

時間外労働及び休日労働に関する協定書(例)

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇(以下「甲」という。)と〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇(〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇)は、労働基準法第36条第1項の規定に基づき、労働基準法に定める法定労働時間(1週40時間、1日8時間)を超える労働及び変形労働時間制の定めによる所定労働時間を超える労働時間で、かつ1日8時間、1週40時間の法定労働時間又は変形期間の法定労働時間の総枠を超える労働(以下「時間外労働」という。)並びに労働基準法に定める休日(毎週1日又は4週4日)における労働(以下「休日労働」という。)に関し、次のとおり協定する。

第1条 甲は、時間外労働及び休日労働を可能な限り行わせないように努める。

第2条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により時間外労働を行わせることができる。

	時間外労働をさせる必要のある 具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	延長することができる時間		
				1日	1箇月	1年
① 下記②に該当しない労働者	季節的な需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者 (トラック)	20人	5時間	45時間	360時間
	一時的な道路事情の変化等に対処するため					
	季節的な需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	3人	5時間	45時間	360時間
	季節的な需要、発注の増加に対処するため	荷役作業員	10人	3時間	30時間	250時間
② 1年単位の 変形労働時間制に より労働する 労働者	予期せぬ車両トラブルに対処するため	自動車整備士	3人	3時間	42時間	320時間
	月末の決算業務	経理事務員	5人	2時間	20時間	200時間

2 自動車運転者(トラック)については、前項の規定により時間外労働を行わせることによって「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」という。)に定める1箇月及び1年についての拘束時間並びに1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の時間外労働時間の限度とする。

第3条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により休日労働を行わせることができる。

休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	労働させることができる法定休日の 日数並びに始業及び終業の時刻
季節的な需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者 (トラック)	20人	・法定休日のうち、2週を通じて1回 ・始業時刻 午前9:00 ・終業時刻 午後11:00
季節的な需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	3人	・法定休日のうち、4週を通じて2回 ・始業時刻 午前9:00 ・終業時刻 午後11:00

2 自動車運転者(トラック)については、前項の規定により休日労働を行わせることによって、改善基準告示に定める1箇月及び1年についての拘束時間並びに1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の休日労働の限度とする。

第4条 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う臨時的な場合であって、次のいずれかに該当する場合は、第2条の規定に基づき時間外労働を行わせることができる時間を超えて労働させることができる。

	臨時的に限度時間を 超えて労働させる ことができる場合	業務の 種類	従事する 労働者数 (満18歳 以上の者)	1日	1箇月		1年
				延長する ことができる 時間数	限度時間を 超えて 労働させる ことができる 回数	延長する ことができる 時間数及び 休日労働の 時間数	延長する ことができる 時間数
① 下記②に 該当しない 労働者	突発的な顧客需要、発注の増加に対処するため	運行 管理者	3人	7時間	4回	60時間	550時間
	予算、決算業務の集中	経理 事務員	5人	6時間	3回	55時間	450時間
② 自動車の運転の 業務に従事する 労働者	突発的な顧客需要、発注の増加に対処するため	自動車 運転者 (トラック)	20人	6時間	8回	75時間	750時間

2 前項の規定に基づいて限度時間を超えて労働させる場合の割増率は35%とする。
なお、時間外労働が1箇月60時間を超えた場合の割増率は50%とする。

3 第1項の規定に基づいて限度時間を超えて労働させる場合における手続及び限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置については、次のとおりとする。

限度時間を超えて労働させる場合における手続	労働者代表者に対する事前申し入れ
限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置	<ul style="list-style-type: none"> ・対象労働者への医師による面接指導の実施 ・年次有給休暇についてまとまった日数連続して取得することを含めた取得の促進 ・職場での時短対策会議の開催

4 自動車運転者(トラック)については、第1項の規定により時間外労働を行わせることによって改善基準告示に定める1箇月及び1年についての拘束時間並びに1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、第1項の時間外労働の時間の限度とする。

第5条 第2条から第4条までの規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者(トラック)については、各条に定める時間数等にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は1箇月について100時間未満となるよう努めるものとする。

2 自動車運転者(トラック)以外の者については、各条により定める時間数等にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、1箇月について100時間未満でなければならず、かつ2箇月から6箇月までを平均して80時間を超過しないこととする。

第6条 第2条から第4条までの規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者(トラック)については、改善基準告示に定める運転時間の限度を超えて運転業務に従事させることはできない。

第7条 甲は、時間外労働を行わせる場合は、原則として、前日の終業時刻までに該当労働者に通知する。また、休日労働を行わせる場合は、原則として、2日前の終業時刻までに該当労働者に通知する。

第8条 第2条及び第4条の表における1年の起算日はいずれも○年4月1日とする。

2 本協定の有効期間は、○年4月1日から○年3月31日とする。

○年3月12日

○○運輸株式会社

労働者代表 ○○○○ 印

〔又は ○○運輸労働組合
執行委員長 ○○○○ 印〕

○○運輸株式会社

代表取締役 ○○○○ 印

時間外労働及び休日労働に関する協定届(例)(様式9号の3の5)(限度時間を超える場合(特別条項))※1

時間外労働 休日労働 に関する協定届 (特別条項)

様式第9号の3の5 (第70条関係)

臨時的に限度時間を超えて労働させることができる場合	業務の種類	労働者数 (満18歳以上の者)	1日 (任意)		1箇月 (時間外労働及び休日労働を合算した時間数。 ①については100時間未満に限る。)		1年 (時間外労働のみの時間数。 ①については720時間以内、②については960時間以内に限る。)			
			延長することができる時間数	所定労働時間を超える時間数 (任意)	延長することができる時間数 及び休日労働の時間数	限度時間を超えて労働させることができる回数 (①については6回以内、②については任意。)	法定労働時間を超える時間数 (任意)	延長することができる時間数	法定労働時間を超える時間数 (任意)	限度時間を超えた労働に係る割増賃金率
① 下記②以外の者	別添協定書記載の通り	3人	7時間	7.5時間	4回	60時間	70時間	35%	670時間	35%
	同上	5人	6時間	6.5時間	3回	55時間	65時間	35%	450時間	35%
② 自動車の運転の業務に従事する労働者	別添協定書記載の通り	20人	6時間	6.5時間	8回	75時間	85時間	35%	750時間	35%
	限度時間を超えて労働させる場合における手続									
限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置	(具体的な内容) ※2 対象労働者への医師による面接指導の実施、年次有給休暇についてまとまった日数連続して取得することを促すこと、(自動車の運転の業務に上記で定める時間数にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、1箇月について100時間未満でなければならず、かつ2箇月から6箇月までを平均して80時間を超過しないこと(自動車の運転の業務に従事する労働者は除く。))									

協定の成立年月日 ○○○○年 3月 12日

協定の当事者である労働組合(事業場の労働者の過半数で組織する労働組合)の名称又は労働者の過半数を代表する者の氏名 氏名 山田 花子
 又は ○○運輸労働組合

協定の当事者(労働者の過半数を代表する者の場合)の選出方法(投票による選挙)

上記協定の当事者である労働組合が事業場の全ての労働者の過半数を代表する者である労働者の過半数を代表する者(労働者の過半数を代表する者)が、労働基準法第41条第2号に規定する監督又は管理の地位にある者でなく、かつ、同法に規定する協定等をする者を選出することを明らかにして実施される投票、挙手等の方法による手続により選出された者であつて使用者の意向に基づき選出されたものでないこと。

○○○○年 3月 15日

○ ○ 労働基準監督署長殿

使用者 氏名 田中 太郎

代表取締役 氏名 田中 太郎

※1 様式9号の3の5は、限度時間内の時間外労働についての届出書(1枚目)と限度時間を超える時間外労働についての届出書(2枚目)の2枚の記載が必要で、1枚目の記載は、P21の記載例を参照ください。

※2 限度時間を超える労働者に対し、以下のいずれかの場合、健康確保措置を講ずることを定め、以下に具体的な内容を記載してください。

① 医師による面接指導 ② 深夜業(22時~5時)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 代休(休日・特別休)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 ⑩ その他

1箇月及び1年の拘束時間の延長に関する協定書（例）

（トラック運転者）

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇（〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇）は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第4条第1項第1号ただし書の規定に基づき、拘束時間に関し、下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、トラックの運転の業務に従事する者とする。
- 2 1箇月及び1年の拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は1日とする。

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間計
295 時間	284 時間	245 時間	267 時間	300 時間	260 時間	250 時間	295 時間	310 時間	300 時間	284 時間	310 時間	3,400 時間

- 3 本協定の有効期間は、〇年4月1日から〇年3月31日までとする。
- 4 本協定に基づき1箇月及び1年の拘束時間を延長する場合においても、1箇月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努めるものとする。
- 5 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

〇年〇月〇日

以上

〇〇運輸労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
（〇〇運輸株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印）
〇〇運輸株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

